# I N D I C E

Nº

C.O.A.C.
EXP.E. INTERNO Nº 0381

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-8

CLASIFICADO

"OPERACION ROSARIO"

Borrador del Informe personal del

Sr. Cte. GT 40.1 (FD). - (CL BUSSER)

[redacted]

CRONOLOGIA UT 40.1.1 y 40.1.2

CAMBIO DE PLANES AL 1-IV-82

CLASIFICADO

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0381 - 1 -

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-8-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 1 C.O.A.C.

REUNION Y CAMBIO DE PLAN EL 1-4-82

CLASIFICADO

El día 1° de Abril a la mañana el Almirante ALLARA me llamó por radio indicándome que me iba a enviar un helicóptero para que fuera a hablar con él, por cuanto tenía una serie de informaciones y decisiones para transmitirme.

Para hacer el desplazamiento hasta el SANTISIMA TRINIDAD me mandaron un helicóptero, al cual hubimos de izarnos mediante el cable y el guinche correspondiente, tanto el Comandante del Grupo de Transporte, Capitán de Navío ESTRADA como yo. No es una sensación demasiado agradable, el verse suspendido y elevándose rápidamente de la cubierta del buque y ver que directamente debajo está el mar. La llegada y el aterrizaje del helicóptero en la popa del SANTISIMA TRINIDAD era también bastante complicado porque el buque se movía bastante. Una vez más tuve oportunidad de admirar la extraordinaria pericia de los pilotos de la aviación naval.

El Señor General GARCIA había tenido la gentileza de estar esperándonos en el hangar de helicópteros. Tuve una alegría muy grande al verlo, y una vez más se reforzó el profundo respeto que él me inspira. Nos dirigimos a la Cámara donde habría una reunión de oficiales. Estaba prácticamente todo el Estado Mayor del Almirante ALLARA, parte del Estado Mayor del señor General GARCIA y los jefes de las distintas fracciones que iban embarcadas, es decir, SANCHEZ SABAROTS, GIACHINO, GARCIA QUIROGA y los otros comandos anfibios y buzos tácticos.

Al llegar, el Almirante ~~ALLARA~~ me dijo rápidamente que teníamos muy poco tiempo y que deseaba que la reunión fuera lo más breve posible, poque temía que un empeoramiento del tiempo nos impidiera el regreso a los buques y además, ellos tenían que hacer otras actividades y comenzar su desplazamiento sin demoras. Luego me transmitió la nueva información, la que variaba en forma bastante drástica nuestras suposiciones y previsiones anteriores. De entrada, me anticipó que él estimaba que la nueva información exigía un cambio de planes, y que quería que respecto a eso, analizáramos todas las distintas posibilidades.

Me informó que en primer lugar se había perdido la sorpresa, que las autoridades inglesas en las islas estaban alertadas, nos estaban esperando, y que en consecuencia, ~~se~~ habían adoptado una serie de medidas de prevención y de defensa, que descartaban totalmente nuestra idea de lograr sorpresa y hacían muy improbable lograr el éxito sin combatir.

Con respecto al Aeropuerto, la nueva información indicaba que estaba defendido con emplazamiento de ametralladores y que la pista había sido interceptada con al

gunos vehículos, lo cual imposibilitaba un descenso sorpresivo de aviones, sin que ella fuera despejada previamente.

En virtud de esa información, la Fuerza Aérea, que debía ~~capturar~~ y comenzar a operar el Aeropuerto, había desistido de ejecutar la captura. En consecuencia, debíamos recurrir a nuestro plan alternativo y hacer que fuera una parte de las Fuerzas de Desembarco la que ~~capturara~~ el Aeropuerto y lo despejara de los obstáculos instalados.

Asimismo, la FALKLAND ISLAND DEFENCE FORCE (FIDF) había sido alertada y convocada. Como constituía una organización con capacitación militar y con adiestramiento militar, según la inteligencia que teníamos ~~nosotros,~~ podía constituírse en un elemento apto para reforzar en forma bastante considerable a la guarnición inglesa. La información ~~que teníamos era~~ que los ingleses habían retenido a la dotación de marines que según la rutina debía haber hecho abandono de las islas. En consecuencia, había que considerar que en lugar de los cuarenta y cuatro hombres que normalmente constituían la guarnición, encontraríamos el doble de efectivos militares, es decer, alrededor de ochenta hombres.

Ello, unido a la alerta de la FALKLAND ISLAND DEFENCE FORCE significaba un cambio bastante drástico en la cantidad de fuerzas con las que nos deberíamos enfrentar.

Esta nueva información cambiaba muchas cosas en nuestro plan. En primer lugar, anulaba la posibilidad, que habíamos buscado en toda forma, de lograr la sorpresa atacando a la dotación de ROYAL MARINES en su propio cuartel de MOODY BROOK. Asimismo, la posibilidad de la captura del gobernador con un grupo que fuera prácticamente a sorprenderlo mientras dormía, quedaba descartada y había que recurrir a otro arbitrio para lograr apoderarse de él.

~~Asimismo,~~ El hecho de estar la pista interceptada afectaba la posibilidad de su rápida captura y operación por parte de los elementos de Fuerza Aérea. Ibamos a tener que combatir para capturarla y además, iba a ser necesario ejecutar su despeje y una verificación de que no hubiera voladuras preparadas o que estuviera minada.

Se presentaba la posibilidad de que si el enemigo apreciaba los posibles lugares de desembarco anfibio que nosotros pudiéramos utilizar, destacara algunas fracciones a la zona de PUERTO ENRIQUETA para ~~estar seguros~~ que no hubiera una aproximación desde ese lado. Esto nos creaba una nueva preocupación en relación al desembarco de los Comandos Anfibios y de los Buzos Tácticos.




Aparecía también una gran dificultad con respecto al Faro SAN FELIPE. Este faro, cuya captura había estado prevista como un golpe de mano que si no había alerta no ofrecía mayores riesgos, si los ingleses estaban alertados y lo protegían, podía dar lugar a un primer enfrentamiento que ya rompiera totalmente la sorpresa táctica de la operación. De manera tal, que también acá se nos presentaba la necesidad de alterar nuestros planes.

Pero no todo era malo respecto al Faro. Este constituía un objetivo importante para ayudar a la aproximación de los aviones para evitar la detección temprana de los buques desde el mar. Si no descendían aviones a la hora H, y los ingleses estaban esperando la llegada de nuestros buques, realmente no era necesario su captura temprana.

Naturalmente, era de esperar que los objetivos que habíamos considerado vitales dentro de la localidad, tales como la Central Telefónica, la Estación de Radio, la usina, etc. hubieran sido reforzadas en tal forma de hacer muy dificultosa la captura de ellas con las pocas fuerzas que habíamos previsto inicialmente. Se presentaba, además, la posibilidad de que la población estuviera alertada, y decidiera hacer una defensa. Esto nos causaba una gran preocupación, por cuanto, si ocurría así, el requisito esencial de hacer incruenta la operación, podía perderse en forma definitiva.

Desde el punto de vista militar, la pérdida de la sorpresa significaba que teníamos que esperar la posibilidad de tener un enfrentamiento militar en el lugar más débil de toda operación anfibia, que es la playa. Posteriormente en el Aeropuerto, que estaba tan próximo a la playa que eran de hecho un solo objetivo. Si ello no ocurría, en el camino de acceso desde el Aeropuerto hasta la población, luego dentro de la población y además, en el cuartel de los Royal Marines, etc. Cada una de estas posibilidades era una preocupación diferente que yo iba a tener que analizar después con mucho detalle, con mi Estado Mayor. En ese momento estimé que la operación seguía siendo factible, que todavía era posible resolverla en forma rápida y que la alerta en que estaban los ingleses iba a dificultar la operación, pero no la podía impedir. En realidad, se estaba justificando la previsión de flexibilidad que nosotros nos habíamos fijado cuando iniciamos la planificación y cuando decidimos la cantidad de fuerza que íbamos a llevar. La situación había cambiado totalmente. Enfrentaríamos el doble de las fuerzas militares que estaban previstas las que tendrían el refuerzo de la FIDF. Se había perdido la sorpresa, que era uno de los requisitos. No obstante, teníamos margen para ejecutar con éxito la operación. Lo que sí se imponía era alterar algunas de




las misiones de los distintos Grupos de Tareas que debían operar. Todavía teníamos posibilidades de sorprenderlos en los lugares de desembarco y con nuestros desplazamientos ulteriores. En primer lugar, y al no ser posible capturar por sorpresa el cuartel de los Royal Marines, en ese lugar podíamos ser más drásticos. Evidentemente la pérdida de la sorpresa y el apresto en que seguramente estarían las tropas inglesas, iba a hacer muy difícil la intención de lograr una captura incruenta de MOODY BROOK.

Se planteaba, entonces, la necesidad de determinar con claridad cuáles eran los objetivos que se mantenían y cuáles los que había que abandonar o modificar en alguna forma. En primer lugar, subsistía como condición esencial de la operación que ésta se realizara en forma incruenta en relación a la población. Con respecto a la tropa inglesa, también debía ser incruenta en todo lo posible, pero evidentemente, si las circunstancias se presentaban en tal forma que nos obligaran a un combate firme y sostenido, este combate iba a terminar siendo cruento.

Desaparacía la necesidad de controlar de entrada el Faro SAN FELIPE, por cuanto no habría desembarco de aviones en o próximos a la hora H. En consecuencia, anulamos este objetivo para la fase inicial del desembarco. Sólo lo retuvimos como un elemento a tener en cuenta cuando hubiera que asegurar los aterrizajes sin interferencias.

Si la Península donde estaba el Aeropuerto se encontraba defendida por tropas inglesas, era evidente que nuestros Buzos Tácticos no podrían hacer todo el desplazamiento que nosotros habíamos pensado, cuando partíamos de la base que la defensa no estaría alertada. En consecuencia, decidimos anular la operación de verificación de si había o no enemigo en la zona del objetivo ZULU. Esto nos obligaría a tomar medidas adicionales para evitar que allí nos sorprendieran.

Seguía siendo indispensable tener marcada la playa. En consecuencia, para la agrupación de Tareas de Buzos Tácticos, quedaba solamente el desembarcar y señalarnos la playa.

Otro problema que aparecía era la necesidad de anular la posibilidad de que las tropas inglesas se defendieran en la localidad. Esto, habiéndose perdido la sorpresa, era bastante más difícil de lograr y lo más a que podíamos aspirar era a una distracción parcial de fuerzas. Evidentemente, en algún lugar de la localidad nos íbamos a encontrar con fuerzas inglesas. Era razonable pensar ~~casi seguro~~ que MOODY BROOK fuera protegido y conservado por la guarnición inglesa, porque naturalmente ahí de-




bían tener sus abastecimientos, sus repuestos de vehículos y de armamento, y su munición, de manera tal, que estimamos que continuaba siendo un objetivo fundamental que convenía capturar.

~~Dentro de la localidad, habíamos~~ existía ~~previsto la captura de una serie de objetivos menores, que coadyuvaban al rápido y eficaz control de la población cuando la pensábamos tomar por sorpresa. Estos eran la~~ Respecto a la estación de radio, la usina, la central telefónica, etc. Nos pareció que, ante la nueva situación, ninguno de estos objetivos mantenía su importancia y que en consecuencia, podían ser abandonados. Además, seguramente estarían protegidos o bajo vigilancia y no sería posible capturarlos en la forma en que nosotros lo habíamos previsto inicialmente. Pero en algún momento posterior debían ser ocupados.

En cuanto al Gobernador, la captura de su persona ~~era importante~~ nos interesaba por el efecto psicológico que podía causar. Estimamos que si bien era posible que destinaran algunos hombres a su custodia personal, no era muy razonable que emplearan demasiada gente en esa tarea frente a la gran cantidad de elementos que tenía que proteger.

Aparecía un aspecto importante ahora, que el Aeropuerto pasaba a ser objetivo de la Fuerza de Desembarco. Su captura significaba anular las eventuales resistencias, verificar que no hubiera voladuras preparadas en las inmediaciones que pudieran afectar el ~~desembarco~~ aterrizaje, y por otro lado, despejar la pista de los obstáculos que nos informaba habían sido instalados y cuyo número, en ese momento, ignorábamos.

Estimamos también que surgían otros problemas nuevos. En primer lugar, consideramos que, si bien nuestro plan era bastante flexible y admitía cambios, era deseable modificarlo en la menor medida posible. Esto constituía un problema por cuanto en alguna forma estábamos alterando el enfoque general de la operación. En primer lugar, aparecía la posibilidad de encontrar una defensa organizada en la playa. Mi temor era que pudiera haber campos minados, o que nos ~~pudieran estar esperando~~ esperaran con algún arma antitanque y con ametralladoras emplazadas enfilando la playa, en forma que los vehículos, al abordarla, quedaran durante un determinado tiempo bajo un fuego que nosotros no pudiéramos controlar. Yo tenía casi la absoluta seguridad de que ahí, en la playa, íbamos a chocar con los ochenta marines ingleses, por cuanto ése era nuestro punto crítico y ellos, como Infantes de Marina, lo tenían que saber muy bien.

Otro problema era la captura del Aeropuerto. La nueva información indicaba la




existencia de nidos de ametralladoras en condiciones de batir la zona inmediata al Aeropuerto. Dado que éste y las posibles playas de desembarco estaban muy próximos, para el defensor era una acción totalmente coherente y lógica realizar primero la defensa de la playa y, cuando ésta fuera superada, defender el Aeropuerto en una segunda posición. Eso justificaba la impresión nuestra de que la masa de la fuerza inglesa iba a estar en esa zona.

Otro problema que aparecía en el supuesto de que pudiéramos vencer la resistencia en esos dos lugares, o que en ellos no hubiera resistencia, era el pasaje por el objetivo ZULU. Este objetivo tenía importancia, por cuanto es prácticamente un desfiladero de cerca de dos kilómetros, flanqueado a ambos lados por el mar, sumamente angosto y en el que resultaba prácticamente imposible salir del camino; de modo que constituía un punto en que una fuerza muy reducida nos podía oponer una resistencia prolongada y muy tenaz.

Subsistía, pero esta vez con caracterísitcas diferentes, la premura por llegar cuanto antes a la población. Pero ello, con los inconvenientes de la eventualidad de tener que combatir en la playa, en el Aeropuerto y en ZULU, era bastante difícil. De manera tal que surgía la necesidad de intentar pasar por lo menos con algunas fuerzas para alcanzar lo antes posible la población.

Otro problema, y muy importante, era la necesidad de localizar tempranamente a la fuerza enemiga. Dado que ya estaban alertados de nuestra operación, era esperable que a nuestra llegada estuvieran desplegados en algún lugar, ya fuera en la playa, en el Aeropuerto, en ZULU, en la población o en ~~algún otro lugar~~ alguna otra parte. El problema básico era determinar lo antes posible el lugar donde se encontraba la fuerza militar inglesa y aferrarla hasta que llegara la masa de nuestras propias fuerzas, para forzar su rendición, sin necesidad de un combate demasiado cruento.

Otro problema, que a la postre íbamos a tener que terminar asumiéndolo como suposición, era cuál podría ser la fuerza que el Gobernador destinaría a su protección personal.

Y un último problema ~~que en~~ ese momento vislumbrábamos, fue la necesidad de tener un cuidado muy grande, por cuanto ~~en~~ con los dos o tres días de preaviso que habían tenido, era posible




que los ingleses hubieran preparado en algunos lugares campos minados, o trampas para incautos. Yo tenía mucho temor de que los campos minados estuvieran en la playa y a lo largo del camino, en especial en el pasaje ZULU. Y que, además, se hubieran instalado trampas para incautos en los elementos y vehículos que estaban interceptando la pista.

Teniendo en cuenta todos esos elementos de juicio, formulé proposiciones al Señor General GARCIA y al Almirante ALLARA en el siguiente sentido:

- Al Grupo de SANCHEZ SABAROTS, mantenerle la misión de capturar MOODY BROOK. No ya con el propósito específico de capturar a la guarnición mientras estaba entregada al descanso, sino con el fin de capturar los posibles depósitos que tuvieran en el cuartel, y apoderarnos así de ~~con~~ todo el sostén logísito de las tropas inglesas. Además, buscar aferrar a las fuerzas que suponíamos iban a permanecer en el cuartel, o de atraer a fuerzas inglesas.

Cuando propuse esto, ocurrió un episodio que nos hizo reír a todos. Le indiqué al Capitán SANCHEZ SABAROTS que si llegaba a tomar el cuartel y ahí no había nadie, marcara su presencia haciendo una buena explosión , en tal forma que la fuerza inglesa fuera atraída ante la evidente presencia de tropas argentinas. El Señor General GARCIA, sonriéndose, nos dijo que le parecía bien que hiciéramos eso, pero que tuviéramos cuidado y no rompiéramos nada porque él necesitaba el cuartel para alojar posteriormente a su personal. De manera tal que SANCHEZ SABAROTS quedó con la directiva de causar la menor destrucción posible haciendo el mayor ruido. En realidad, cuando después ejecutaron la operación, pienso que se tomaron un margen bastante grande y no se fijaron mucho si tenían que destruir algo a fin de asegurarse no tener bajas. Lo de hacer mucho ruido lo cumplieron acabadamente.

Le indicamos a SANCHEZ SABAROTS que si la fracción inglesa no estaba o había muy poca gente, una vez capturado el cuartel dejara allí una pequeña fracción y se desplazara hacia la población, tratando de encontrar y ubicar a la fuerza enemiga.

Le aclaré muy bien que su objetivo, el objetivo de su fracción, no era la captura del cuartel por el cuartel mismo, sino que su objetivo seguía siendo específicamente la fuerza inglesa, tal como lo había sido en el plan primitivo, ~~antes~~, cuando debía tomar el cuartel porque ahí estaba la fuerza. Ante la nueva situación, si la fuerza inglesa no estaba en el cuartel, él debía tratar de ubicarla y aferrarla combatiendo hasta la llegada nuestra. Entiendo que esa parte de la misión le quedó perfectamente clara porque se la volví a reiterar.




Con respecto a la captura del Aeropuerto propuse hacer un cambio. Para nosotro ésta era una operación que la tenía prevista, como alternativa, el Batallón 2, es decir, la fracción comandada por el Capitán ~~WEISTABL~~ WEINSTABL. Dado que la nueva circunstancia hacía que la operación de llegada de las tropas del Regimiento 25 del Ejército iba a depender de la forma y velocidad con que hiciéramos la captura del Aeropuerto, propuse que el jefe más indicado para ejecutar esta tarea sería el Teniente Coronel ZEINELDIN, cuya misión, según nuestro planeamiento anterior, era la de capturar al Gobernador. Estimamos que convenía asignarle a ZEINELDIN la tarea de conquistar y después despejar el Aeropuerto, porque él era el ~~Comandante~~ Jefe del Regimiento que debía desembarcar en los aviones de transporte que aterrizarían allí. El Teniente Coronel ZEINELDIN no disponía de efectivos ~~no~~ muy numerosos y su tarea podía ser superada por la situación que se presentara, de modo tal que estaba en mis previsiones asignarle, eventualmente, un refuerzo.

Asimismo, subsistía la necesidad de capturar la punta Este de la entrada a la Bahía de PUERTO STANLEY. Para los Buzos Tácticos propuse dejarles solamente el objetivo de la señalación de la playa y que no ejecutaran la captura del Faro SAN FELIPE, ~~y además no~~ ni hicieran ninguna verificación de fuerzas en el objetivo ZULU.

A GIACHINO, cuya tarea de capturar los objetivos en el pueblo dejaba de tener sentido, propuse cambiarle la misión y asignarle la tarea de capturar al Gobernador. Acá debíamos hacer una apreciación del personal militar que el Gobernador podría destinar a su protección. Yo estimé que nunca sería una fuerza muy grande, y que además no sería una fuerza demasiado buena. Pensé que se quedaría con algunos pocos hombres de la FALKLAND ISLANDS DEFENCE FORCE.

La operación de captura del Gobernador, si bien podía parecer audaz, no me parecía una operación de ejecución extremadamente difícil y, además, era una operación necesaria para lograr, lo antes posible, la rendición en caso de que hubiera fuerzas militares que se resistieran demasiado en otros lugares.

Con respecto a la Fuerza de Conexión, que estaba a cargo del Capitán SANTILLAN, propuse mantenerla para que, desplazándose rápidamente, primero como vanguardia hasta llegar al pueblo, y después como Fuerza de Conexión, se destacara a tomar contacto con SANCHEZ SABAROTS y nos asegurara la pronta ubicación del lugar donde estuvieran las fuerzas inglesas.

Para la captura de la localidad no introdujimos modificaciones al plan. Prácticamente, lo dejamos como estaba.




Se había presentado un problema nuevo, que era la ~~rotura~~ de uno de ~~los dos~~ helicópteros que transportaba el ALMIRANTE IRIZAR. ~~Era el~~ helicóptero del Ejército, que debido al temporal había sufrido la rotura del soporte donde trabajaban las trincas que lo mantenían fijo. Y no sólo se había roto él, sino que había averiado también al helicóptero de la Armada que estaba a su lado; con lo cual aparecían ~~algunos~~ problemas para el traslado a tierra de la gente que debía hacer el desplazamiento desde el ALMIRANTE IRIZAR.

A SANCHEZ SABAROTS y a GIACHINO les volví a reiterar que sus objetivos eran las Fuerzas del enemigo y no las casas o instalaciones materiales.

Otro elemento que debimos coordinar adecuadamente fue ~~el aspecto~~ de las coordenadas de la carta de bombardeo~~, que habíamos preparado y~~ que se había confeccionado en dos lugares diferentes, en el Estado Mayor de la Fuerza de Destructores y en el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco. Pero los respectivos artilleros no se habían podido encontrar en ningún momento, y en consecuencia, yo quería estar seguro que la denominación de las cuadrículas que iban a utilizar unos, fuera la misma que usaran los otros. Felizmente, hicimos la verificación y descubrimos que, por algún desentendimiento, estaban asignándole ~~distinta~~ denominación a ~~las mismas~~ cuadrículas, con lo cual si, hubiera sido necesario pedir un bombardeo naval, hubiéramos tenido problemas. Felizmente, ésto se resolvió en forma adecuada. Los artilleros de los buques que iban a hacer el apoyo de fuego naval, habían confeccionado, con un enorme trabajo, una carta de bombardeo de un tamaño muy grande. Esto constituía una gran incomodidad para la gente que iba a combatir en tierra. Intenté ver si era posible usar una carta de escala un poco menor, pero, evidentemente, no había demasiada comprensión del problema. Como carecíamos de tiempo decidí aceptar la incomodidad , a sabiendas de que, cuando ~~llegara a darles esa orden~~ a los infantes, iban a demostrarse bastante disgustados. Sospecha que se cumplió en forma integral.

Le pedí al almirante ALLARA que, dado que la situación era diferente, y no íbamos a tener sorpresa, resultaba necesario tener previsiones de fuego naval.

Debemos recordar que en términos generales, una operación anfibia se hace con una amplia superioridad derivada de una superioridad de fuego naval de apoyo sobre la artillería de la defensa, de contar con un apoyo aéreo suficiente y de contar con una superioridad de infantería substancial. Para esta operación, en virtud de que partíamos de la base de que íbamos a contar con la sorpresa, prác-



ticamente no teníamos previsión sobre apoyo de fuego naval y tampoco sobre apoyo aéreo, entre otros motivos por no haber ni defensas ni armas enemigas en la playa.

Pero ahora que habíamos perdido la sorpresa, lo que justificaba el no contar con aquellos apoyos para la operación que teníamos prevista, aparecía la necesidad imperiosa de tener una previsión de apoyo de fuego naval. El problema era que no había blancos detectados en las playas y tampoco tenía sentido hacer un fuego naval de apoyo sobre blancos presumibles o un ablandamiento a ciegas de la playa. En consecuencia, le pedía tener un buque que hiciera fuego a pedido o fuego de oportunidad sobre los blancos que aparecieran en la playa y contar con otro buque que pudiera hacer fuego sobre el objetivo ZULU para el caso de que al avanzar encontráramos en esa zona una fuerte resistencia.

Debido a la configuración del terreno aparecía la necesidad de contar con dos buques para esta tarea, por lo cual el almirante ALLARA dispuso que una de las corbetas entrara a la zona de mar frente a BAHIA YORKE delante del SAN ANTONIO, mientras que el SANTISIMA TRINIDAD estaría al Sudeste del Cabo SAN FELIPE, listo a darnos apoyo de fuego naval cuando enfrentáramos ZULU.

El último problema que decidimos fue la selección de la playa de desembarco.

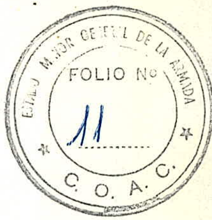
Si bien en nuestras conversaciones previas con ALLARA habíamos llegado a un razonable acuerdo, todavía no teníamos definida en forma terminante la playa, por cuanto siempre habíamos esperado una información un poco más profunda.

Desde el punto de vista naval, la mejor playa era la de YORKE ESTE. Desde el punto de vista de ~~Infantería de Marina~~, era la de YORKE OESTE.

Dada la posibilidad de encontrarnos con una muy fuerte resistencia en la playa y ante la necesidad eventual de tener que retroceder y dirigirnos a otras playas en otro lugar, era más conveniente para nosotros la playa de YORKE OESTE. El Almirante ALLARA decidió en ese momento que la playa de desembarco fuera YORKE OESTE. Aparecía un problema subsidiario que era el de avisarles a los buzos tácticos en forma bien clara cuál era la playa que debían marcar.

Debo recordar que los buzos tácticos estaban embarcados en un submarino que se aproximaba en inmersión a la zona de desembarco y en consecuencia, solamente recibía las órdenes o las modificaciones a las órdenes que ya les habíamos impartido, solamente una vez por día y sin absoluta seguridad de que esa recepción se realizara.

Después de hacer esas proposiciones, las que fueron analizadas y discutidas




cuidadosamente por el Almirante ALLARA y por el Señor General GARCIA, y luego de algunas discusiones y coordinaciones menores, se decidió terminar la reunión. Entre esas coordinaciones, decidimos el horario en que desembarcaríamos con cada una de las fracciones. A sugerencia del Almirante ALLARA, usamos horas reales en lugar de la tradicional referencia a la hora H. En realidad, dado que no había que coordinar fuegos y movimientos, no había ningún problema y era más sencillo. Le pedimos autorización al Señor General GARCIA para que yo me retirara. En ese momento el Señor General me entregó unas instrucciones escritas para asegurar el respeto a la población y para procurar la integridad física de las personas y los bienes.

Al salir me reunícon SANCHEZ SABAROTS y con GIACHINO. Les pedí que le dieran al personal el mensaje que yo pensaba leer en el SAN ANTONIO a la tarde. Simultáneamente les recalqué que al final de la operación no quería héroes muertos, sino Infantes de Marina vivos, y les aclaré una cosa que no estoy seguro que ellos me cumplieran puntualmente. Les aclaré que si se producía un enfrentamiento serio, prefería soldados ingleses muertos a soldados argentinos muertos .

Los dos estaban muy emocionados y muy serios. Creo que ambos tenían una clara conciencia de la gravedad de la situación que tenían que enfrentar, y que además, tenían una clara conciencia de las dificultades que se les habían de presentar.

Quise saludar al resto de los comandos anfibios y de los buzos tácticos , pero mi helicóptero debía salir en seguida.

En consecuencia me dirigí al lugar de embarco acompañándome el Señor General GARCIA y el Almirante ALLARA. La despedida de los dos fue bastante emocionante, particularmente cuando me despedí del Señor General GARCIA, el cual me dio un abrazo muy fuerte. En realidad, tuve la sensación de que era un padre que me estaba pidiendo que cuidara a toda la gente que iba a desembarcar. El regreso al SAN ANTONIO fue un vuelo rápido y placentero, hasta el momento de ser arriado desde el helicóptero por medio del guinche.

El buque rolaba fuertemente y mientras estaba colgado a la espera de que me descendieran podía ver en los sucesivos rolidos, tanto el costado de babor como el de estribor del buque, y veía cómo debajo mío se desplazaban rápidamente de un lado a otro los vehículos que estaban en cubierta. Llegué a pensar que en ese momento corría el peligro de perderme la intervención en la operación por tener algún hueso roto como resultado del trasbordo al buque.



En un momento dado, el buque calmó un poco su rolido y, con una habilidad que nunca terminaré de admirar, quienes operaban el guinche del helicóptero, me bajaron y me permitieron caer en una forma que me imagino no fue del todo elegante, sobre el techo de un camión del Ejército que estaba trincado en la cubierta del BDT. Traté de desprenderme muy rápido del arnés que me había sostenido y felizmente me lo pude quitar antes de que el próximo rolido me sacara del lugar donde estaba. Un nuevo problema tuve que resolver todavía, que era bajar del techo de lona del vehículo sin caer al agua.

Después ~~de toda~~ esa peripecia, pude llegar al puente y ordené una reunión con los oficiales del Estado Mayor.

Les transmití la nueva situación, les impartí las nuevas órdenes modificándoles las tareas, en particular las de ZEINELDIN, la de SANTILLAN y la de WEINSTABL.

Estudiamos cuidadosamente el problema del acceso y salida de la playa. No quise alterar el orden de desembarco de la tropa, por cuanto hubiera sido una complicación y un desorden, pero sí que analizáramos con detalle cuál iba a ser nuestro proceder si, como esperaba, recibíamos fuego en el momento de acceder a la playa.

Después de analizarlo cuidadosamente, decidimos que si recibíamos fuego flanqueantes desde los dos extremos de la playa YORKE OESTE, en principio intentaríamos como primera cosa, superar esa resistencia enfrentándola en forma directa. Aunque también ~~habíamos~~ analizado la posibilidad de que si el terreno lo permitía, trataríamos de penetrar en forma profunda. Esta es una cosa que dejé planteada para que lo analizaran a efectos de que en el momento, y según fuera la circunstancia táctica, adoptáramos una u otra modalidad. Estimé en ese momento que con los elementos de juicio que teníamos no podía hacer una decisión definitiva, sino que teníamos que esperar a ver cuáles eran las circunstancias en el momento de desembarco.

Dejé reservada y abierta la posibilidad de que si observábamos que no podíamos progresar, yo haría que algunos de los vehículos del grueso de la fuerza que iba a desembarcar en la playa, se lanzara nuevamente al mar y se dirigiera directamente a desembarcar en la localidad, en dos lugares en que por análisis de fotografía aérea habíamos detectado que el desembarco de nuestros anfibios era posible.

El otro problema que se presentaba era el de la captura del aeropuerto. Le ~~aclaré~~ al Teniente Coronel ZEINELDIN cuál era la idea básica. Le aclaré que eventualmente le haría una subordinación de fuerzas, le expliqué con claridad que de él dependía que su Regimiento aterrizara pronto o no, y además, le recomendé el extremo cuidado que debía tener con todas las posibles defensas con explosivos que




pudieran haber hecho los ingleses en ese lugar.

Con respecto al pasaje por ZULU, preferí pagar el precio de hacer un avance más lento y no arriesgarnos a que un fuego defensivo de los ingleses nos causara bajas innecesarias o daños materiales rompiéndonos algunos vehículos. Para ello ordené al Teniente SANTILLAN que al llegar al objetivo ZULU y al enfrentar el camino, que tenía una longitud de aproximadamente dos kilómetros en ese lugar, debía bajar su personal de los vehículos y avanzar por saltos individuales como una fracción cualquiera de infantería, protegiendo a los vehículos en su avance a efectos de asegurarse que no hubieran tiradores emboscados, o que nos pudieran estar esperando para atacar la columna de vehículos anfibios.

Luego quedó claro cuál era la tarea que debía hacer la fuerza de conexión y la operación de ocupación de la localidad fue ratificada en sus aspectos esenciales.

A partir de ese momento cada uno de los Jefes de fracción se dedicó a planificar el detalle de la parte de operación que ellos debían efectuar. En consecuencia, me retiré a mi camarote para preparar las guías y los papeles de trabajo que me permitirían la conducción más o menos ordenada de la operación y no olvidar ninguno de los aspectos que debía hacer ejecutar bajo mi directa responsabilidad, es decir, ~~debía~~ hacer que todos alcanzaran sus objetivos, debía asegurarme que quienes debían desembarcar provenientes de otros buques lo hicieran en forma ordenada, en el lugar correcto y en el momento oportuno. Era necesario pensar cómo localizar el centro de gravedad de la defensa y volver a ~~pensar~~ imaginar cuántas cosas inesperadas se podían presentar para tener prevista una solución rápida y correcta.

U.T. 40.1.1




CRONICA DE LA OPERACION "ROSARIO"

DE LA U.T. 40.1.1. (BIM N°2 Ec. (-)

2 de Febrero de 1982

Visitó la Unidad el Señor Comandante de la Infantería de Marina, Contraalmirante CARLOS ALBERTO BUSSER, quien se reunió durante más de dos horas con el Comandante del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. (Capitán de Fragata de Infantería de Marina ALFREDO RAUL WEINSTABL), para imponerlo de la situación e impartirle las directivas correspondientes para iniciar los estudios de la documentación de Inteligencia sobre las ISLAS MALVINAS y para el planeamiento de la Operación de recuperación de las mismas. Debido a las estrictas medidas de seguridad, velo y engaño, y como medida de excepción, el Almirante BUSSER autorizó al Comandante del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. para que incorporara a esta actividad al Jefe de Operaciones del Batallón, Capitán de Corbeta de Infantería de Marina NESTOR HUGO CARBALLIDO, por cuanto el Segundo Comandante del Batallón (Capitán de Corbeta de Infantería de Marina HUGO JORGE SANTILLAN) se encontraba de licencia.

3 de Febrero de 1982.

El Comandante del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec., se reune con su Jefe de Operaciones y lo pone en situación para el planeamiento a desarrollar, explicitándole las estrictas medidas de seguridad que debían primar para esta actividad.

4 de Febrero de 1982.

El Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón concurren al Comando de la Infantería de Marina para tomar contacto con el Jefe de Inteligencia, Capitán de Fragata de Infantería de Marina BOTTO, quien le efectúa una exposición de la Inteligencia disponible sobre las islas y entrega las carpetas con la información que posibilitaría la iniciación del Planeamiento de la Operación. El Capitán BOTTO hacía un mes que estaba asumiendo el cargo de Inteligencia en el Comando de Operaciones de Infantería de Marina; el Señor Almirante BUSSER, le pide varios modos de acción tentativos sobre la base de los mismos puntos de vista y suposiciones que cimentaban el Plan de Maniobra que él le entregó.




5 de Febrero de 1982

El Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. concurren al Comando de Infantería de Marina para completar la lectura de las carpetas de Inteligencia, y desarrollar,como esquema de maniobra, el primer borrador preparado por el Comandante de la Infantería de Marina , Almirante BUSSER, como concepto de la Operación, desarrollado en detalle por el Comandante y graficado sobre una carta naútica de las ISLAS MALVINAS E.1:30.000, entregándoselo posteriormente al Señor Comandante de la Infantería de Marina, Almirante CARLOS ALBERTO BUSSER, quien a su vez, se reuniría con el Señor General GARCIA en el Comando del V Cuerpo de Ejército para su exposición.

10 de Febrero de 1982.

El Comandante del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. concurrió al Comando de la Infantería de Marina para completar la lectura de las carpetas de Inteligencia disponibles sobre las ISLAS MALVINAS y recibir directivas para el Planeamiento y desarrollo de nuevos modos de acción tentativos para la Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS.

11 de Febrero de 1982

El Comandante del Batallón de I.M.N2 Ec. y su Jefe de Operaciones concurren al Departamento de Inteligencia del Comando de la Infantería de Marina para el Planeamiento y desarrollo de nuevos modos de acción tentativos para la Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS y su correspondiente proposición al Señor Comandante de la Infantería de Marina.

18 de Febrero de 1982.

El Señor Comandante de la Infantería de Marina decide habilitar la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio como la Sala de Planeamiento de la Operación.
El Comandante del Batallón de I.M.N2 Ec. y el Jefe de Operaciones concurren a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para organizar la Sala de Planeamiento (Cambio de cerraduras, construcción de tableros) y colocación de los calcos con los modos de acción




tentativos, cuadro de la organización de la Fuerza de Desembarco; medi y objetivos asignados ; redacción definitiva de los modos de acción tentativos y la preparación de los medios auxiliares para la exposición del Comando de la Infantería de Marina.

19 de Febrero del982

El Comandante del Batallón de IM N2 Ec. y el Jefe de Operaciones concurrieron a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para completar la exposición y preparación del Cuarto de Guerra con los modos de acción tentativos graficados y desarrollados, la organización de la Fuerza de Desembarco, la asignación de Objetivos y medios para la ejecución de la Operación, la marcación de los objetivos vitales y pre hora H de Stanley y el completamiento de la cartografía.
El Comandante de la Infantería de Marina efectuó durante la mañana un ensayo de la exposición ante el Señor General GARCIA; surgió un séptimo modo de acción motivado por algunas variaciones introducidas en uno de los modos de acción anteriores.
A la tarde hubo una reunión con el Señor General GARCIA donde se le expusieron los diferentes modos de acción.

24 de Febrero de 1982

El Señor Comandante del Batallón de I.M. N2 Ec. concurrió al Comando de la Flota de Mar para recibir directivas con relación al desarrollo del Planeamiento de la Operación, y a los efectos de integrar el Planeamiento con los otros dos componentes del Poder Naval. Estaban presentes el Señor Almirante ALLARA, el Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales (Capitán COLLI) y el Jefe de Inteligencia, Capitán de Fragata OCHOA.

25 de Febrero de 1982

En horas de la mañana, el Comandante del Batallón de IM N2 Ec. y el Jefe de Operaciones concurren a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para desarrollar el párrafo 3 del modo de acción seleccionado.

26 de Febrero de 1982




El Comandante del Batallón de IM N°2 Ec. y el Jefe de Operaciones concurren a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para completar el desarrollo del párrafo 3 del modo de acción seleccionado, integrándose este desarrollo al Plan de la Fuerza de Tarea Anfibia, desarrollado por el Comando Naval; esta tarea se finalizó aproximadamente a 1700hs y por la noche, el Plan fue llevado por un Jefe a Buenos Aires para ser expuesto a la Junta Militar. A esa altura se estaba trabajando en conjunto con el Comando Naval; se agrega como representatne de la Aviación Naval al Capitán de Navío RIVERO.

1° de Marzo de 1982

Al producirse el regreso de licencia del II trozo, y con autorización del Comando de la Infantería de Marina, el Señor Comandante del Batallón de IM N°2 Ec. puso en situación al Segundo Comandante, Capitán de Corbeta de Infantería de Marina HUGO JORGE SANTILLAN, quien a partir de ese momento se integra al equipo de Planeamiento.
El Jefe de Operaciones expone al Segundo Comandante en la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio, todo lo desarrollado hasta ese momento del Planeamiento.

2 de Marzo de 1982

Habiéndose fijado el 15 de Abril de 1982 como límite más temprano para poder estar en condiciones de ejecutar la Operación, y con el objeto de acelerar la instrucción para alcanzar rápidamente los niveles de adiestramiento ordenados, el Señor Segundo Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. propusieron al Señor Comandante del Batallón, las pautas de orientación de la instrucción de la Unidad, imponiéndose los planes semanales de instrucción a través del grupo Operaciones, según la orientación de instrucción aprobada por el Señor Comandante. Con respecto a la fecha de ejecución de la Operaci[ón] Ejército y Armada tenían distinta preferencia: al Ejército le convenía realizarlo lo más tarde posible por problemas de adiestramiento y la Armada opinaba que era conveniente iniciarla cuanto antes para evitar filtraciones que vulneraran el secreto.
Con relación a los Planes de Instrucción, se le quitó libertad de acción




a los Jefes de Compañías y se les impuso un programa redactado por Operaciones, que debían desarrollar durante cuatro semanas y que respondía a la Operación a realizarse, en cierto modo atípica. Se tuvo en cuenta que el 50% de la Unidad tenía experiencia Anfibia, por cuanto durante 1981 había intervenido en el UNITAS con excelente resultado.

8 de Marzo de 1982

Se inicia en la Unidad el adiestramiento intensivo para alcanzar los niveles ordenados al 10 de Abril de 1982.
El Señor Segundo Comandante y el Jefe de Operaciones concurren a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para completar la lectura de la documentación disponible sobre las ISLAS MALVINAS. La información era la adecuada y los requerimientos de información fueron satisfechos al cabo de un lapso aceptable. El único problema fue la cartografía y la demora en obtener las fotografías aéreas que fueron distribuidas durante la travesía. Para obviar este inconveniente, se obtuvo cartografía de la Escuela de Oficiales de la Armada.

9 de Marzo de 1982

El Señor Comandante, Segundo Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. concurrieron a la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio para iniciar el Planeamiento de detalle del Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco.
En la Unidad se acondicionan la Central de Operaciones de Combate de la Sala de Situación para completar el Planeamiento de la Operación a nivel Batallón como Unidad de Tarea y el correspondiente a la Fuerza de Desembarco.

10 de Marzo de 1982

El Señor Comandante, Segundo Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. continúan con el Planeamiento de la Operación a nivel Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco y el desarrollo simultáneo del Plan a nivel Fuerza de Desembarco. Toman parte del Planeamiento, el Señor Comandante y el Jefe de Inteligencia del Comando de la Brigada de Infantería de Marina




N°1 (Capitán de Navío de Infantería de Marina PITA y Capitán de Corbeta I.M. ARRILLAGA, respectivamente) a quienes se les efectúa una exposición del área Inteligencia del Plan de Operaciones en desarrollo.

11 de Marzo de 1982

El Señor Comandante, Segundo Comandante y Jefe de Operaciones continúan desarrollando el Planeamiento a nivel Fuerza de Desembarco y a nivel Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco.
El Comandante y el Jefe de Inteligencia de la Brigada de Infantería de Marina N°1 participan de este Planeamiento, conjuntamente con el correspondiente de Asuntos Civiles , tarea asumida por el Capitán ARRILLAGA.

12, 13, 14, 15 y 16 de Marzo de 1982

El Señor Comandante, Segundo Comandante y Jefe de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec. continúan desarrollando el Planeamiento a nivel Batallón como Unidad de Tarea de la Fuerza de Desembarco.
El Señor Comandante de la Brigada de Infantería de Marina N°1,Capitán de Navío I.M. D.PITA y el Jefe de Inteligencia de la Brigada de Infantería de Marina N°1, Capitán de Corbeta I.M. ARRILLAGA, comienzan el Planeamiento de Asuntos Civiles.

17 de Marzo de 1982

El Señor Comandante, Segundo Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón de I.M. N2 Ec. completan el Planeamiento de la Operación a nivel Fuerza de Desembarco y a nivel Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco.
Se coloca en la Sala de Situación de la Unidad la ampliación de la E. 1: 500 de la localidad de Puerto Stanley para trabajar en detalles en los subsectores de protección de objetivos y control de población a nivel de subunidades y fracciones.
El Segundo Comandante del BIM2 Ec. (que no participa del embarco del Batallón para adiestramiento básico anfibio) permanece en la Unidad para exponer al Señor Comandante de la Infantería de Marina los Planes correspondientes a nivel Fuerza de Desembarco y Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco.




Se integra al desarrollo del Planeamiento, como Comandante de Unidad de Tareas, el Comandante de la AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS, Capitán de Corbeta I.M.D. SANCHEZ SABAROTS. El Cuarto de Guerra de la Fuerza de Apoyo Anfibio, a medida que se incrementa el personal asignado al Planeamiento, se convirtió en el Cuarto de Guerra de la Fuerza de Tarea Anfibia, El Cuarto de Guerra de la Fuerza de Desembarco se trasladó al Cuarto de Guerra del BIM2 Ec. La carta E. 1:500 fue hecha a mano personalmente por el Señor Capitán BOTTO; medía aproximadamente 6 metros por 1,80 metros.

18 de Marzo de 1982

El Señor Comandante y el Jefe de Operaciones del BIM2 Ec. (con las Subunidades del Batallón) embarcan en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A. "SAN ANTONIO" para completar el nivel de adiestramiento básico Anfibio, orientado a las previsiones de empleo de la Unidad en Operaciones de recuperación de las ISLAS MALVINAS, según el Planeamiento realizado. El Señor Segundo Comandante permanece en la Unidad para exponer los Planes de la Fuerza de Desembarco y Batallón como Unidad de Tarea de la Fuerza de Desembarco ante el Comandante de la Infantería de Marina.

22 de Marzo de 1982

El BIM2 Ec. (embarcado en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A."SAN ANTONIO") desembarca en la Playa San Román (Golfo San José- Chubut) en el diagrama de desembarco correspondiente al Planeamiento efectuado para la Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS, desarrollando de esta manera, el primer ensayo del movimiento Buque a Costa.
En tierra, se realiza el ensayo de la formación de tropas y vehículos anfibios a oruga en apoyo mutuo para operaciones en localidades, reembarcando luego al Buque de Desembarco de Tanques A.R.A."SAN ANTONIO"

23 de Marzo de 1982

El Batallón de I.M.N°2 Ec. (reembarcó luego del varado del Buque de Desembarco de Tanques A.R.A."SAN ANTONIO) realiza el segundo ensayo del movimiento Buque a Costa con el diagrama de desembarco correspondiente al planeado para la Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS




En tierra se realiza el segundo ensayo de la formación de tropa en vehículos anfibios a oruga en apoyo mutuo, para operaciones en localidade reembarcando luego del varado del Buque de Desembarco de Tanques A.R.A. "SAN ANTONIO".

25 de Marzo de 1982

En horas de la tarde el Batallón de IM N2 Ec (embarcado en vehículos anfibios a oruga y en vehículos anfibios a rueda) desembarca frente a Baliza Chica (Baterías).
A 1730 hs, el Señor Comandante y el Jefe de Operaciones del Batallón se reintegra al Planeamiento de la Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS, recibiendo una rápida puesta en situación de las modificaciones introducidas a los planes, a la organización y a las previsiones de empleo de las Unidades de Tareas.
A esta fecha, ya se encontraban en situación y trabajando en el Planeamiento los Comandantes de las Unidades de Tareas de la Fuerza de Desembarco. Ya se contaba en ese momento con la fotocopia de toda la cartografía necesaria que se distribuyó a los Comandantes de las Unidades de Tareas de la Fuerza de Desembarco.
De las modificaciones surgidas, el Comandante del BIM N2 Ec. y el Jefe de Operaciones efectúan las correcciones y adaptaciones al Plan previsto a nivel de Batallón.
Cabe aclarar que las prácticas de desembarco efectuadas acorde con los Planes previstos, satisficieron plenamente a los movimientos de Buque a Costa de la Operación ROSARIO; se realizaron tal cual como fueron ensayadas ; inclusive, se practicó la orientación del desembarco utilizando el radar del buque, procedimiento que se aplicó exitosamente en el Movimiento Buque a Costa del 2 de Abril de 1982.

26 de Marzo de 1982

Se completa el Planeamiento de la Operación a nivel Fuerza de Desembarco y Unidades de Tareas de la Fuerza de Desembarco.
A nivel Batallón, se ponde en ejecución el PON de Alistamiento y se preparan los remitos para retirar los niveles de munición ordenados.
Se alista el Grupo Comando de Batallón y se compagina la Cartografía para la Operación.




27 de Marzo de 1982

El Señor Comandante de la Brigada de Infantería de Marina N°1 expone ant el Señor Comandante del V Cuerpo de Ejército y el Señor Comandante de la Infantería de Marina, el Plan de Operaciones con la presencia de los Comandantes de las Unidades de la Fuerza de Desembarco.
A nivel Batallón se pone en ejecución el Plan de llamada y se completan las previsiones del Procedimiento Operativo Normal (PON) de alistamiento.
1130 hs arriba a la Unidad el Comandantè y personal de la AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS.
En la Sala de Situación y con la presencia de los Comandantes de las Unidades de Tareas, el Capitán de Fragata GAFFOGLIO realiza una exposición de ampliación de información sobre PUERTO STANLEY, rutina de la población, detalles de los objetivos seleccionados para su conquista pre hora H, características generales de la zona e información de carácter general. Los días 25, 26 y 27 fueron cruciales con respecto al Planeamiento. Se trabajó día y noche con todo el Estado Mayor y durante ese corto lapso se redactó la Orden de Operaciones con todos sus anexos.

28 de Marzo de 1982

Se completó el adiestramiento del Batallón a las 0700 hs; se inició el traslado hacia el punto de embarco en la Base Naval de Puerto Belgrano, iniciándose el embarco en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A."SAN ANTONIO" a partir de 0830 hs y finalizado a 1215 hs.
A 1230 hs zarpa el buque, iniciando el movimiento hacia la zona del Objetivo con el resto de la Flota de Mar; en horas de la tarde se organiza el Cuarto de Guerra del Batallón de I.M. N°2 Ec, en el Pañol de Munición lista del buque.

29 de Marzo de 1982

Se completa el desarrollo del Planeamiento y la redacción de los anexos del Plan de Operaciones; se compagina y prepara la cartografía para distribuir a nivel de Estado Mayor y Subunidades.

30 de Marzo de 1982




Con autorización del Señor Comandante de la Infantería de Marina, se pone en situación a los Jefes de Compañías para que desarrollen el Planeamiento de detalle en los subsectores de responsabilidad en la localidad de PUERTO STANLEY con exposición del Plan y entrega de cartografía.
Los Jefes de Subunidades inician el Planeamiento de detalle para la ejecución de la Operación.

31 de Marzo de 1982

A nivel Fuerza de Desembarco se efectúa la asignación de los vehículos anfibios, elaborándose a nivel de subunidades la tabla de asignación de embarcaciones y vehículos anfibios.
Sobre la base del Plan de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco, se prepara el Plan de Comunicaciones del Batallón; por la tarde, sobre la base de la tabla de asignación de embarcaciones y vehículos anfibios se efectúan con el personal y material a desembarcar, la verificación de los espacios de embarcaciones en cada vehículo anfibio a oruga y la calibración y sintonía de los equipos de comunicaciones.

1° de Abril de 1982

Se completa la graficación de cartas con el esquema de maniobras.
El Señor Comandante de la Infantería de Marina, arenga a la tropa en el buque, dando a conocer la misión de la Operación ROSARIO y efectuando una serie de recomendaciones de carácter general sobre la actitud a adoptar en Operaciones.
Sobre los ensayos del día anterior, se confecciona definitivamente la Tabla de Asignación de Embarcaciones y Vehículos Anfibios y se distribuye a los componentes de la Fuerza de Desembarco; se actualiza la última información disponible y se establecen los horarios y secuencias de acciones para el día siguiente.
Se distribuyen los abastecimientos Clase I y V (Víveres y Munición) a todo el personal.
A 2400 hs. se inician las Operaciones pre hora H de la AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS.

2 de Abril de 1982




Se inician las Operaciones de la Agrupación de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos (a 0300 hs).

A 0400 hs Diana para la Fuerza de Desembarco en el A.R.A. "SAN ANTONIO"

0545 hs: Se ocupan las estaciones de trasbordo de vehículos anfibios a oruga y vehículos anfibios a rueda en la bodega del buque.

0620 hs: Se lanzan los vehículos anfibios de la Fuerza de Desembarco frente a la PLAYA YORKE (Playa Rojo).

0630 Hs: Hora H.

0640 hs a 0715 Hs: UT 40.1.2. explora y sobrepasa aeródromo Stanley y el istmo.

UT 40.1.1. (Cdo B y Ca D) junto con la UT 40.1.2. so aferradas por el fuego desde la saliente E de la localidad- Se combate por el fuego.

Ca E y Sección Res, permanecen en el aeródromo Stanley en apoyo de la sección de Infantería del Ejército Argentino que debe conquistar ese objetivo, sobr pasan a la Ca Delta y Agrupación Conexión, e ingresa a la localidad hasta alcanzar una posición más alta de la localidad, en proximidades de la planta de depósito de agua.

0715 a 0740 hs: Continúa el intenso combate en la casa del Gobernador entre grupos de Comandos Anfibios que debe conquistar ese objetivo y los ROYAL MARINES que defienden la casa.

0740 hs: Un guía de la AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS (que está combatiendo en la casa del Gobernador) pide al Jefe de la Compañía Echo el apoyo de tropas para continuar el combate sobre el objetivo y se destaca la 2da. sección de la Compañía Echo, que se despliega sobre la parte alta al Sur del objetivo e inicia su aproximación.

0750 hs: Se informa por Canal Táctico de Batallón (CTB) que el Gobernador y los ROYAL MARINES se han rendido, suspendiéndose el ataqu iniciado por la 2da sección de la Ca E. El Comando de la UT 40.1.1. y la Compañía Delta completan el ingreso a la localidad y ocupan los subsectores previstos.

Compañía Echo permanece desplegada sobre el límite ZA, en espera de órdenes.




1000 hs: Compañía Echo ingresa a la localidad ocupando el subsector asignado, e inicia las Operaciones de protección de objetivos y control de población.

1215 hs: Se efectúa la cerémonia de asunción del cargo del Gobernador Militar de las Islas.

Se inicia la instalación del PC de la UT 40.1.1. en la casa parroquial en construcción aledaña a la Iglesia católica, luego de lograr la correspondiente autorización.

La Sección Reserva de la UT 40.1.1. completa la verificación y descargo de material bélico de un buque surto.

1230 Hs: Se elevan las novedades de personal y material de la UT 40.1.1. al COMANDO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO.

1515 hs: Se inicia el repliegue por medio aéreo de la UT40.1.1.

1540 hs: Despega del aeródromo ISLAS MALVINAS el C-130 con el primer escalón de la UT 40.1.1.

1950 hs: Arriba a Río Gallegos el C-130 con el primer escalón de la UT 40.1.1., siendo recibidos por el Señor Comandante de la Fuerza de Infantería de Marina N°1; el personal rancha en caliente en el Cuartel del Batallón Comando y Apoyo Logístico de la Fuerza De Infantería de Marina N°1.

2110 hs: En uno de los salones del aeropuerto de Río Gallegos se desarrolla una breve Conferencia de Prensa.

2300 hs: Sale el primer escalón de la UT 40.1.1. en un FOKKER F-28 hacia Comandante Espora.

3 de Abril de 1982

0045 hs: Arriba a Comandante Espora el primer vuelo de la UT 40.1.1.

1845 hs: Arriba al BIM 2 Ec. el segundo vuelo de la UT 40.1.1. y 40.1.2.

2300 hs: Arriba al Batallón el Señor Comandante con el tercer vuelo de la UT 40.1.1.

2350 hs: Arriba al Batallón el Señor Segundo Comandante en el cuarto vuelo con personal de la UT 40.1.1. y 40.1.2.

Permanece en las ISLAS MALVINAS 1 TCIM, 1 GUIM, la tercera sección de la Compañía Delta, un grupo de ametralladoras automáticas a gases de la Ca Delta, dos camionetas 3/4 con dos Cabos Segundos de Infantería de Marina motoristas,como conductores




y una cocina de campaña.

4 de Abril de 1982

1330 hs: Arriba al Batallón el último vuelo de la UT 40.1.1. y 40.1.2.

RENDICION DEL GOBERNADOR



RENDICION DEL GOBERNADOR

La columna de vehículos anfibios había comenzado a entrar en la población y mientras la vanguardia se destacaba en dirección a MOODY BROOK, el grueso de la ~~columna~~ se detenía en la calle por donde habíamos planificado ingresar adoptando el dispositivo que nos permitiría hacer un giro a la derecha y ocupar totalmente la localidad en forma simultánea.

Llegué con el vehículo comando para verificar en qué forma se realizaba la operación y qué medidas se adoptaban para el próximo paso. Quería estar seguro que a partir de ese momento se extremara el control para no causar daños a la población ni a las instalaciones. Mientras me informaban en qué situación se encontraba la columna y todo el personal de la fuerza, me avisaron que en el vehículo comando había una comunicación del Almirante ALLARA para mí. Cuando establecimos la comunicación le informé a ALLARA cual era nuestra situación hasta ese momento. El me transmitió la novedad importante que muchas veces habíamos analizado juntos: el Gobernador había establecido comunicación radial con el Destructor Santísima Trinidad y pedía hablar con el Jefe de las fuerzas que actuaban en tierra , para lo cual solicitaba que me trasladara hasta frente a la Iglesia Católica a efectos de tener ahí una entrevista. ALLARA me aclaró que dejaba la decisión librada a mi criterio según la situación que yo estuviera viviendo, pero como él sabía que uno de los motivos por los cuales yo iba con la Fuerza de Desembarco era precisamente la posibilidad de tener que ir a hablar con el Gobernador, ya fuera por iniciativa de él o por iniciativa nuestra, supongo que descontaba que le iba a contestar que sí.

Le respondí que me destacaba de inmediato y que le informaría a medida que tuviera novedades. Decidí organizar el grupo que me acompañaría con el Capitán ROSCOE, que además de ser oficial de comunicaciones hablaba correctamente el inglés y con mi Ayudante el Capitán MONNEREAU para que me auxiliara en cualquier acción que tuviera que emprender.

Como el requerimiento del Gobernador era ir desarmados nos desarmamos todos. En ese momento se acercó el Teniente Coronel ZEINELDIN ofreciéndose voluntario para ir conmigo. Con todo gusto hubiera deseado llevarlo a ZEINELDIN, no sólo por él sino porque siendo un oficial del Ejército hubiera querido que me acompañara. Pero ZEINELDIN estaba vestido como un comando, con su cara pintarrajeada de negro y con un chaleco cargado de granadas. Su aspecto era lo menos tranquilizador que podía imaginarse. Le dije que por ese motivo no lo llevaba. El lo comprendió. Lo que yo quería era lograr una rendición pacífica y lo antes posible.

Le pedí a ROSCOE que trajera un hombre con un equipo de comunicaciones y a MONNEREAU que enarbolara la bandera blanca que debíamos tener prevista. ROSCOE me hizo una observación que después los dos comprenderíamos que era un error y que yo se lo acepté, por lo cual soy el responsable. Me sugirió que el hecho de llevar un equipo de comunicaciones podría hacer pensar a quien nos viera desde lejos que íbamos armados.




Esto podía dar lugar a un error de apreciación, de posibles consecuencias indeseables. Se lo acepté y decidí ir sin equipo de comunicaciones, lo cual es un error grave y además una perfecta reclutada. No obstante estimé que como había gente muy adelantada que estaba en proximidades de la casa del Gobernador, en virtud del tiroteo que estábamos escuchando, era muy posible que no nos costara demasiado conseguir quien tuviera equipo de comunicaciones. MONNEREAU tenía en ese momento un problema: aparentemente no había tomado demasiado en serio la indicación de que en algún momento sería necesario parlamentar con la autoridad inglesa y en consecuencia no trajo el trapo blanco para hacer una bandera de parlamento. Tuvo que improvisarla con una bolsa de plástico blanco que tenía un gran cartel que decía "Residuos".

Empezamos a caminar en dirección al lugar donde yo estimaba que estaba la Iglesia Católica. Había visto fotografías de la Iglesia y tenía la esperanza de reconocerla. Sabía en qué calle estaba, pero tenía algunas dificultades para ubicarla en el lugar preciso por cuanto estábamos en una parte alta y los techos de las casas no nos dejeban ver hacia la parte baja de la población.

Empezamos a caminar y en un momento dado realmente creí que nunca íbamos a encontrar la Iglesia. Se oían tiroteos no muy intensos hacia la casa del Gobernador. Consultamos nuestra carta y más o menos tuve claridad del lugar donde nos encontrábamos y dónde debía estar la Iglesia. No obstante quise asegurarme y ver si era posible preguntar a alguna persona. Ahí caímos en cuenta que en la población no se veía una sola persona civil. Parecía un pueblo desierto. Todas las casas estaban cerradas. Las ventanas con sus cortinas corridas. No se veía una sola señal de vida. En un momento dado alcancé a ver la torre de la Iglesia y la reconocí. Cuando nos acercamos a la Iglesia no había nadie, ni en la calle ni en las inmediaciones. Pensé que podía haber ocurrido una mala interpretación en mi conversación con ALLARA.

Al llegar vimos a lo lejos un grupo de tres personas que venían hacia donde estábamos nosotros trayendo ellos también ~~una~~ bandera blanca.

A medida que se acercaban, reconocí al Vicecomodoro GILOBERT. De las otras dos personas que venían con GILOBERT, ninguna era el Gobernador, cosa que yo había entendido se iba a producir. Es decir, el Gobernador no venía y me estaba mandando un representante. Mientras se acercaban, decidí que cuando llegaran les diría que yo había ido a ese lugar para hablar con el Gobernador, que en vista de que él no había venido volvieran a buscarlo y a decirle que si en diez minutos él no estaba conmigo yo ordenaría atacar directamente con todas mis fuerzas, porque ya estaban localizadas todas las fuerzas inglesas.

Cuando llegaron y después de saludarnos con GILOBERT, quien estaba muy pálido y con rastros de haber pasado una muy mala noche, me presentó al secretario del Gobierno y me informó que había algunos heridos graves en la casa del Gobernador. Eran heridos argentinos y era urgente atenderlos, lo que hasta ese momenno no se había podido hacer.

Ante esa circunstancia decidí dejar de lado la exigencia al Gobernador de que viniera a hablar al lugar donde estábamos y apurar todo lo posible las medidas




de atención sanitaria, por lo que era indispensable llegar de inmediato a la casa del Gobernador. Nos dirigimos hacia ella y a poco andar empezaron a oírse silbidos de proyectiles muy cerca de nosotros. Simultáneamente, por la cresta de la altura que se encontraba a nuestra izquierda vimos grupos de soldados argentinos que se acercaban a la casa del Gobernador. En ese momento tuve temor de que tal desplazamiento, más la gran cantidad de disparos que se oían provenientes de la casa del Gobernador, generara una situación de enfrentamiento que nos pudiera resultar incontrolable.

En consecuencia y como no estaban muy lejos, serían aproximadamente unos ciento cincuenta o doscientos metros de donde avanzábamos nosotros , comencé a gritarles "Atlo el Fuego", lo que también hicieron el Capitán MONNEREAU y el Capitán ROSCOE.

Pedimos al hombre que estaba más cerca que levantara la mano derecha si nos oía; cuando la levantó, le pedimos que transmitiera la voz de "Alto el Fuego". Así lo hizo y poco a poco se fueron levantando sus manos y logramos que detuvieran la marcha y que dejaran de hacer fuego.

A pesar de esto desde la casa del Gobernador seguía oyéndose una gran cantidad de disparos, como si hubiera un combate duro prácticamente dentro de la casa o en las inmediaciones de ella.

Ante esta situación decidimos seguir avanzando. Me pareció que el secretario del Gobernador no estaba muy convencido de la conveniencia de seguir avanzando pero la idea de que yo tenía gente herida ahí me hizo tratar de abreviar y de llegar para resolver el problema.

En ese momento hablamos con ROSCOE sobre la necesidad de tratar de conseguir lo antes posible un equipo de comunicaciones de la gente que estaba próxima.

Al acercarnos a la entrada del jardín dela casa del Gobernador, una voz dura, muy seca, nos ordenó hacer alto y tuvieron una rápida conversación con el secretario de la Gobernación, quien les informaba que venía con el Jefe de las fuerzas argentinas y que debíamos ingresar a la casa para hablar con el Gobernador.

En ese momento tuve una extraña sensación. Me parecía estar sentado en la butaca de un cine viendo una película con tema de alguna situación colonial del imperio británico. Parecía una película del período colonial inglés en la India.

A esa altura del día había bastante luminosidad, con un cielo azul y un sol que no calentaba mucho pero que sí era bien definido. El jardín estaba extraordinariamente bien cuidado y muy prolijo con un cerco de ligustros muy bien cortado.

La voz del soldado que nos había dado el "alto" llegaba desde atrás del ligustro y realmente admiré la habilidad que tenía para ocultarse, porque yo no lo podía ubicar en ninguna parte. Oí como él pasaba la voz a los soldados que estaban en el interior de la casa. No me hubiera extrañado que cuando apareciera, en lugar de ver la figura de un soldado moderno, se me presentara un soldado inglés con casco de corcho o bien algún soldado hindú con un gran turbante.

Después de un par de minutos empezaron a oirse nuevamente las voces secas y cortantes que desde el interior de la casa transmitían la autorización para pasar.




Penetramos en el jardín y al entrar en la casa, tuve una desagradable sensación. El primer marine que estaba en la puerta con su cara tan pintarrajeada como la del Teniente Coronel ZEINELDIN, me apuntó directamente al estómago. En ese momento comprendí que tal vez había cometido el segundo error de la mañana: estaba entrando desarmado en la casa del Gobernador inglés, que tenía toda su guarnición prácticamente dentro de ella.

Decidí que debía entrar dando sensación de tener la seguridad de que todo estaba resuelto y de que solamente iba a formalizar la entrega final de la dotación inglesa. Entonces extendí la mano para saludar al soldado y me presenté. Sus ojos de asombro casi me hacen reír. Pero el soldado me dió la mano, y a medida que avanzaba por el interior dela casa fui saludando y dándoles la mano a todos los soldados que encontraba. Hasta llegar al despacho del Gobernador debo haber estrechado unas veinte o treinta manos.

Cuando llegué saludé a los que estaban en el despacho con él. Se encontraba un oficial de la Armada, el Mayor NOOT, a quien reconocí por las fotos suyas que había visto, y otro Mayor que supuse sería el nuevo Jefe de la guarnición. También a ellos los saludé. El Gobernador se negó darme la mano. Me expresó que él como Gobernador de las Islas no podía saludar a quien había invadido el terrirorio británico en forma ilegal.

Su despacho estaba en un completo desorden. Era evidente que a esa altura ya habían destruído todas las máquinas de cifrar y que habían destruído todas las claves. Los cestos de papeles estaban llenos de papeles totalmente rotos. Había rastros de papeles quemados. La teletipo estaba rota. Era evidente que habían destruído todas las claves y demás elementos criptográficos y toda la documentación que pudiera sernos de alguna utilidad para un análisis de inteligencia futura.

A continuación el Gobernador inglés me intimó a abandonar las Islas. No pude menos que admirar la sangre fría que demostraba este hombre y además el perfecto adiestramiento y adoctrinamiento que tenía para estas situaciones de crisis.

Su argumento fue que estábamos ilegalmente en territorio británico y que él como Gobernador nos intimaba a retirarnos, haciéndonos cargo por haber desembarcado con una fuerza que sólo podía aterrorizar a la población.

Le expresé que estábamos desembarcando en la misma forma en que ellos lo habían hecho en 1833, y que tenía órdenes del Gobierno de la República Argentina de desalojarlo a él y a las tropas británicas a los efectos de restituir ese territorio a la soberanía Argentina y que había venido a cumplir esas órdenes.

Intentó seguir argumentando en el mismo sentido. Entonces lo interrumpí. En realidad yo estaba muy preocupado por los heridos, que era lo que me había hecho forzar la llegada, y no iba a aceptar una discusión que me demorara. En consecuencia le dije que él ya había cumplido lo que sus normas le indicaban que debía formular como protesta por la acción nuestra. Que yo ya le había expresado los motivos por los cuales estaba en ese lugar, y que ahora los dos teníamos que cumplir conjuntamente una obligación. El tenía que negociar conmigo para impedir




que mi gente matara a toda su dotación y yo tenía que negociar con él para impedir que su gente matara a parte de mi dotación. En consecuencia le pedía que fuera razonable y que se rindiera rápido.

Le hice presente que habíamos llevado esa superioridad de medios tan aplastante con la única intención de lograr una rápida rendición por parte de la guarnición inglesa, sin necesidad de combatir. Le expresé que esa rendición sería honorable en virtud de la extrema superioridad de las fuerzas que nosotros habíamos puesto en tierra.

Le dí garantías en el sentido de que la población sería bien tratada y respetada y que lo mismo ocurriría con la tropa inglesa.

Le hice presente que yo sabía que había personal herido y que en consecuencia necesitaba arbitrar las medidas para atenderlo lo antes posible.

Hizo un gesto como de duda, ante lo cual nuevamente le pedí que fuera razonable y se rindiera rápido. Lo miró al Mayor que, yo suponía era el recién llegado, y le hizo un gesto como de asentimiento y luego se dirigió al mayor NOOT y le ordenó que dispusiera la rendición de las tropas. Cuando ordenó la rendición le dije que él podía permanecer en su casa, y luego le agregué que tanto él como yo habíamos hecho lo correcto al salvar las vidas de nuestra gente, y que me parecía que era el momento de estrecharnos las manos. Esta vez sonrió y con un apretón de manos terminó nuestra entrevista.

Como primera medida pedí resolver el problema de los heridos, para lo cual el Mayor de la dotación recién llegada, que ~~ahí~~ en ese momento me dijo que se llamaba NORMAN, me llevó para indicarme el lugar donde se encontraban los heridos.

Me aclaró que uno de ~~los heridos~~ ellos tenía una granada en la mano y que no dejaba que nadie se le acercara habiendo amenazado que la iba a hacer explotar si alguien intentaba tomarlo prisionero. En consecuencia, no sólo no lo habían atendido sino que no se le había acercado nadie. ~~a él~~.

Me llevó por el jardín y me sugirió que a lo mejor si yo me acercaba me reconocería y accedería a dejarse atender. Nos acercamos y a través del ligustro pudimos ver el lugar donde se encontraban los heridos, los que ya estaban siendo atendidos. En consecuencia cruzamos el ligustro. El primer herido que vi fue el Cabo URBINA, que parecía estar bastante bien. Estaba tapado con una manta, había un hombre nuestro a su lado que lo atendía y que le hacía fumar un cigarrillo. Me extrañó que nuestro hombre estuviera desarmado, pero en ese momento no le día mayor importancia al episodio.

Fui al otro herido, que era el Teniente GARCIA QUIROGA. Me pareció que se encontraba muy grave, estaba muy pálido y tenía los ojos en blanco. Lo habían tapado con una manta y también había un hombre nuestro a su lado. Como la mano derecha de GARCIA QUIROGA estaba




destapada y levantada, quise tapársela con la manta. Entonces, él mismo me miró y me dijo :"No Señor,no me toque que tengo un balazo en el brazo". Ahí pensé que si había podido reaccionar así, tal vez no estaba tan mal como parecía. Pregunté qué tenía y me dijeron que, además del balazo en el brazo, había una herida de bala en el pecho sin orificio de salida.

El tercer herido era el Capitán GIACHINO. A su lado estaba el Capitán MONNEREAU que se había sacado su campera y con ella lo había tapado, además de usar la manta que le habían dado los ingleses.

GIACHINO se quejaba. Era evidente que sufría fuertes dolores y estaba muy ensangrentado todo su vientre. Me pareció que era el más grave de todos. Mientras tanto, ya habían pedido que viniera el vehículo sanitario, para poderlos trasladar al hospital y además, para que trajeran un médico.

En la casa del Gobernador no había médico ni persona que los pudiera atender.

Volví a donde estaba URBINA, que era el que me parecía en mejor condición, y con el que daba la sensación que se podía hablar con mayor tranquilidad. Le dije qué era lo que íbamos a hacer, que pronto llegarían los vehículos para llevarlos, que se quedara tranquilo, que como él era el que estaba mejor lo iba a evacuar último, y que el que estaba peor era GIACHINO.

El hombre que estaba al lado de URBINA me hizo una señal negativa con la cabeza, le levantó la manta permitiéndome ver que toda la pared anterior del abdomen de URBINA parecía haber desaparecido. Pude ver parte de sus intestinos al aire.

Ahí tuve la evidencia de que no tenía un herido grave y dos heridos de mayor o menor cuidado, sino que tenía tres heridos muy graves. Pero era evidente que el estaba peor era GIACHINO.

En ese momento fuimos a ver con los dos Mayores ingleses por dónde íbamos a hacer entrar los vehículos. Había una cerca de alambre tejido que no les hubiera permitido ingresar hasta ese lugar, y el transporte de los tres heridos hasta los vehículos hacia afuera hubiera resultado bastante problemático.

El problema lo resolvió el Mayor NOOT en forma rápida y eficaz: le dio un puntapié a la cerca y la echó abajo.

A punto estuve de observarlo por destruir la propiedad privada y en medio de la situación dramática pensé,un poco en broma y un poco en serio, que si hubiera sido un soldado mío o un Oficial mío yo hubiera terminado pensando que estaba mal adiestrado y que no cumplía las órdenes de respetar la propiedad privada que les acabábamos de impartir.

El vehículo para el transporte de los heridos se había quedado encajado en la turba y estaban en la maniobra de sacarlo. En consecuencia estaban buscando otro vehículo, y a eso se debía la demora en recoger los heridos y llevarlos al hospital.



Mientras ello ocurría me dijeron que había un problema en la entrada de la casa y fui con NORMAN hasta ese lugar. Un soldado inglés me indicó cuál era el problema. Había un soldado argentino que estaba entrando por la entrada lateral del jardín, y que se acercaba demasiado a la casa en una actitud totalmente agresiva.

Me preguntó si era un soldado argentino. Realmente, en un primer momento, no hubiera podido jurar que era argentino. Su cara estaba totalmente pintada de negro, tenía un gorro de lana negro. Venía cargado con una mochila, su uniforme estaba lleno de barro y de tierra , pero evidentemente no era un soldado inglés,de manera que no podía ser otra cosa que argentino.

Les contesté que sí, y entonces me pidieron que lo controlara porque ellos no iban a dejar que ingresara tropa a la casa hasta que estuviera formalizada la rendición. Me adelanté para calmarlo y para hacerlo retroceder. Le hablé en castellano en voz bien alta, diciéndole que en la casa estaba todo bajo control y que no ingresara al jardín. El hombre siguió como si no hubiera oído o como si no me entendiera. Me preocupó porque le vi una mirada demasiado decidida y tuve el temor de que se nos pudiera ir de control la situación. Me dí a conocer, aunque yo suponía que me debía conocer. Le dije quién era y qué estaba haciendo. Siguió caminando y cuando estuvo cerca mío me dijo: "Salga del medio señor, éstos levantaron bandera blanca y luego le han tirado a GIACHINO, hay que matarlos a todos". Comprendí que estaba en una condición emocionalmente descontrolada y que no me quedaba otra solución que ser drático. Además yo estaba desarmado y él con su pistola ametralladora ~~Decidí insultarlo para que reaccionara y así~~ lo hice. El recurso dio resultado y conseguí que retrocediera y se quedara tranquilo detrás del cerco. En ese momento ~~decidí~~ resolví que en cuanto me fuera posible pondría a custodiar prisioneros a personal que no hubiera estado involucrado en el combate. El uso de la reser[va] en esta área sería una buena solución. ~~Decidí que se haría con la reserva~~.

Simultáneamente con eso, bajando desde la ladera y pretendiendo ingresar en la misma forma al jardín del Gobernador, apareció el Teniente de Navío TARNOWSKY. El Teniente TARNOWSKY venía con una cara de enorme felicidad y desprendiéndose su campera. Debajo de ella traía una bandera argentina. Tenía el evidente propósito de arriar la bandera inglesa que estaba en el jardín de la casa ~~del Gobernador~~ e izar la bandera argentina. ~~Yo~~ Me imaginé lo que podía ocurrir con los soldados ingleses que todavía tenían su armamento y que no habían formalizado su rendición y este alegre y feliz Teniente que se dirigía resueltamente al mastil. En vista del buen resultado que me había d[ado] el recu[rso] del ins[ulto] Decidí, también aquí, usar algunas palabras gruesas, pero sin insultarlo, lo hice detener y guardar la bandera ~~para que retrocediera~~ y lo mandé a buscar un vehículo para transportar a los heridos. Cuando volví a la casa pocos minutos después, estaba TARNOSWKY con un vehículo que no sé de dónde lo habrá saca-




do pero que nos permitió colocar a GIACHINO en él y llevarlo al hospital.

Mientras esperaba la llegada del vehículo, y como los soldados ingleses estaban mezclados con nosotros y todos armados, quise tranquilizarlos y que hablaran con algún argentino para saber qué les iba a pasar. Les dije que se quedaran tranquilos, que nosotros teníamos todas las previsiones para que ellos fueran llevados de inmediato al continente ~~a la Argentina~~ y ese mismo día a Montevideo en un avión. Les agregué que teníamos dispuesto que ellos se fueran con todas sus pertenencias y con todos sus problemas personales resueltos y que no debían tener ningún tipo de temor en relación al comportamiento que nosotros íbamos a observar ~~tener~~.

Tuvimos bastante dificultad para colocar a GIACHINO dentro del vehículo; GIACHINO era un hombre muy grande, y el vehículo en su parte de atrás era reducido y no demasiado cómodo.

El Mayor NORMAN personalmente nos ayudó a colocar a GIACHINO dentro del vehículo. Creo que en ese momento empecé a tener por este Mayor un extraordinario aprecio y un extraordinario respeto. A lo largo del día, lo seguiría viendo como un excelente Oficial.

Poco antes ~~Casi inmediatamente, después~~ de la salida del vehículo que llevaba ~~de GIACHINO~~, le dije a NORMAN que había llegado el momento de que formalizáramos la rendición y que sus soldados entregaran las armas. El fue el primero en hacerlo . Se sacó su armamento y abrió sus brazos para que yo lo revisara. Le pregunté si tenía algo que yo pudiera encontrar. Me dijo que no. Le dije que era suficiente y le pedí que fuera él el que revisara a su tropa para asegurarse que no ocultaran armas. Así lo hizo. Habló con todos ellos en voz baja, y él mismo realizó la tarea de palpar de armas a su tropa, la cual fue depositando el armamento en el suelo, mientras formaban en una fila.

Entre tanto, el Mayor NOOT se había destacado con el Capitán ROSCOE a buscar una parte de los marines que estaban en el buque FORREST, amarrado en el muelle. Debo decir que también NOOT tuvo un comportamiento ejemplarmente digno.

Una vez que los prisioneros entragaron sus armas le pedí al Capitán MONNEREAU que los llevara a la calle a efectos de clarificar un poco la maniobra en el interior de la casa y de comenzar ordenadamente el control de ese personal de prisioneros.

Mientras ellos salían de ese lugar, observé a varias personas vestidas de civil a las cuales las había visto antes, pero en las que no había reparado. Comprendí que eran periodistas.

Me acerqué, les pregunté qué estaban haciendo y quiénes eran. Me informaron que eran periodistas británicos y un francés, de varios medios europeos, a los que se agregaba un periodista y fotógrafo argentino. ~~que~~ Habían llegado a Malvinas pretendiendo desde allí, conseguir algún medio de transporte para ir a GEORGIAS, donde esperaban




encontrar notas interesantes para realizar.

Esta gente, por azar, estaba en el momento y lugar preciso donde se ejecutaba nuestra operación.

Les dije que yo comprendía que varios de ellos eran periodistas británicos y que por lo tanto no esperaba que nos elogiaran.

Les aseguré que no iban a ser molestados en la realización de su tarea periodística. Les pedí que sacaran fotografías justas y que no buscaran elementos sensacionalistas. En esencia, les pedí objetividad y fundamentalmente les hice notar el respeto y la consideración con que estábamos tratando al personal inglés y el respeto y la consideración con que los estábamos tratando a ellos mismos. //

Me aseguraron que así procederían y, realmente, debo reconocer que el comportamiento posterior que he conocido de esta gente que estuvo en Malvinas, ha sido tal que no hemos leído en ninguna parte, o por lo menos yo no he leído en ninguna parte, que hayan hecho una referencia a trato incorrecto por parte nuestra o que hayan mentido en forma grosera. Es posible que algunas de las cosas que informaron no se ajusten exactamente a lo que pasó. Pero éso es totalmente atribuible al hecho de haber tenido alguna visión parcial de algún problema y haberlo interpretado en forma errónea. De cualquier manera, debo reconocer que el comportamiento de esos periodistas fue extremadamente correcto, caballeresco y leal.

Mientras yo conversaba con ellos ~~esos periodistas,~~ vino corriendo alguien, que ~~creo era~~ el Teniente MONNEREAU, a decirme que el personal de prisioneros estaba siendo revisado en la calle luego de haber sido colocado cuerpo a tierra, boca abajo y con las manos en la nuca, a efectos de que la revisación fuera más cómoda y más segura.

Me pareció un acto innecesario, después de la forma en que se habían desarmado y habían entregado sus armas en el jardín pocos minutos antes. Naturalmente, quien dio esta orden no había presenciado el episodio anterior. Fui corriendo al lugar donde esto ocurría, y allí hice levantar a los soldados ingleses de su posición. Ellos no entendían nada, y además no parecían demasiado seguros que yo fuera el hombre correcto para dar la orden de que se levantaran, en vista de la gran cantidad de gente armada que estaba alrededor de ellos, y que eran los que los habían hecho colocar ~~poner~~ cuerpo a tierra. No obstante, al final se levantaron; les pedí disculpas por la posición que se les había hecho adoptar; les dije que había sido un error que ellos seguramente comprenderían porque eran soldados. Les pedí~~a~~ que fumaran, y a punto estuve de reirme por las caras de sorpresa que les veía. De este episodio, que duró muy pocos minutos, yo diría no más de tres o cuatro minutos, se sacaron algunas fotos ~~sensacionalistas~~ que creo hicieron mucho mal porque dieron una imagen falsa de lo que había ocurrido. Lamentablemente, quienes sacaron esas fotos omitieron registrar también los largos ~~momentos~~ momentos en que los ~~prisio~~ soldados ingleses estuvieron tranquilamente sentados [illegible]




Como una cosa casi irónica, mientras los soldados estaban cuerpo a tierra, también había en la vereda, observando la operación, una chica joven, vestida con una campera roja y unos pantalones vaqueros y con cara bastante juvenil. Cuando hicimos levantar a los prisioneros, y ponerlos alineados sobre el cordón de la vereda, ella también se incorporó a la fila. Naturalmente, el inglés de nuestro personal no era demasiado bueno, y los nervios del momento hacían que las órdenes se dieran más bien por gestos y no con palabras. El hecho concreto es que esta chica se había incorporado a la formación. Me acerqué a preguntarle quién era y qué estaba haciendo allí. Mientras lo hacía, apareció el Capitán de Fragata GAFFOGLIO, que felizmente la conocía por haber estado en alguna oportunidad con ella y con los padres de ella durante sus viajes anteriores a Malvinas. Aproveché y le pedí a GAFFOGLIO que la acompañara y la dejara en su casa. Creo que esta chica prestaba servicios en la casa del Gobernador, ya fuera como secretaria o como operadora de teletipo.

A continuación, ordené que los prisioneros fueran llevados al jardín de la casa del Gobernador y que allí permanecieran sentados con autorización de fumar y de comer mientras llegaban las fracciones que los tenían que manejar a lo largo del día.

Poco después llegó el Capitán ARRILLAGA en un vehículo trayendo los elementos que debían empezar a hacer el control de la población. El Capitán ARRILLAGA, no sé cómo, ya se había ~~agneciado~~ agenciado un vehículo, y me venía a pedir autorización para una cosa que yo esperaba que ya estuviera haciendo ~~ya~~ en ese momento, que era empezar a operar la radio y a difundir los mensajes en la forma en que habíamos acordado.

Le pregunté si el señor Capitán PITA había hablado con él y si le había aclarado bien qué parte quería yo que se transmitiera y qué elementos de impresos quería que se repartieran en toda la localidad, cosa que me informó se ~~estaba haciendo~~ haría sin novedad.

En ese momento, ~~decidí~~ aprecié que todo lo que yo tenía que hacer en la casa estaba hecho y que había un razonable control. Ordenamos a algunos de los comandos anfibios que estaban ahí que se hicieran cargo del control exterior de la casa y que nadie entrara. ~~Yo~~ Estimé que la documentación que podíamos encontrar a esa altura en la casa del Gobernador, ~~era~~ sería de poca importancia y no había justificativo real para tener gente adentro o para impedir que el Gobernador siguiera rompiendo cosas o haciendo cosas. Cuando llegué, ~~prácticamente~~ con seguridad lo importante ~~con seguridad~~ estaba todo destruído. De modo que me pareció conveniente, por la imagen que podíamos dar, que no entrara ninguno de nuestros soldados a la casa.

El personal de ~~los~~ prisioneros ingleses debía quedar a cargo de alguien. Tal como lo dije antes, ~~pedí que se adelantara la reserva por cuanto~~ la tropa de comandos anfibios, si bien en ese mo-




mento estaba manejándola correctamente, era una tropa que había estado sometida durante las últimas horas a una fatiga muy grande, había sufrido grandes esfuerzos, habían tenido que combatir y podían llegar a cometer algún exceso en el tratamiento de los prisioneros.

Consecuencia pedía adelantar la reserva que ya a esa hora estaba desembarcada, a efectos de que una tropa que no hubiera tenido contacto directo con la tropa inglesa y que no hubiera tenido combate ni desgaste por la operación, se hiciera cargo de esta tarea que requería una gran serenidad y un gran control emocional.

En consecuencia, se hizo adelantar la reserva. Mientras tanto, quedaron a cargo de un Oficial de la Agrupación de Comandos Anfibios, el cual estableció un sistema de guardia bastante alejado de los prisioneros, a efectos que éstos pudieran estar libremente y manejarse con total libertad dentro del espacio que les habíamos asignado.

También fue posible que los periodistas se acercaran a conversar con los prisioneros sin ningún inconveniente. En ese sentido, decidí arriesgarme a que en alguna forma saliera alguna nota periodística desfavorable, cosa que no ocurrió, y no correr el riesgo de tener un enfrentamiento con la prensa que podía, eso sí, traer consecuencias indeseables.

Incidentalmente me encontré con uno de los periodistas que me dijo que era argentino. Le pregunté qué estaba haciendo. Me comentó lo de la idea de ir a GEORGIAS. Aparentemente, habían contratado un yate en el que pensaban hacer el viaje navegando un poco a vela y un poco a motor. Creo que no tenían la menor idea de dónde quedaba GEORGIAS. Le hice el comentario que estando ese día ahí se había sacado el Prode. Me dijo que efectivamente era así y después supe que había sido así. Le pedí que con las fotografías que sacara hiciera un uso muy sensato. No estoy seguro que ello haya sido así.

A todo esto, el vehículo anfibio a rueda que teníamos asignado como vehículo sanitario, había llegado a la casa del Gobernador, y en él se embarcó a los otros dos heridos, los que fueron llevados al hospital a donde yo suponía que GIACHINO ya estaba siendo atendido.

Decidí en ese momento volver al puesto de comando para informarle a ALLARA todo lo que estaba pasando. No tenía en ese momento una idea exacta del tiempo que había transcurrido, pero pensé que hacía mucho tiempo que no le daba ninguna información. Me sentí culpable, pero había estado envuelto en la tarea y se me había pasado el informarle.




Conseguí un vehículo que estaba en la casa del Gobernador y en él me hice transladar primero hasta el hospital.

Cuando llegué lo estaban atendiendo a GIACHINO. En ese momento todavía no sabía cómo estaba ninguno de los tres. Lo que pude ver fue que el personal del hospital trabajaba con gran sentido humanitario y que estaban haciendo lo mejor que podían por atenderlos y por salvarles la vida.

Realmente me sentí muy agradecido hacia esas personas por lo que hacían. Poco después se lo pude expresar personalmente ~~agradecer~~ ~~a~~ dos de ellos cuando, luego de su tarea, se retiraban a su domicilio.

En un momento dado vino uno de los médicos y nos dijo que GIACHINO había fallecido, que los otros dos estaban muy graves y necesitaban ser transladados en forma muy rápida para poder recibir una atención de nivel superior al que se les podía dar en ese lugar.

No obstante, estaban adoptando todas las medidas para que pudieran tener las primeras curaciones y sobrevivir sin problemas.

Pasa a la hoja siguiente (A)

Una vez clarificado eso, me dirigí a mi vehículo de comando para hablar con ALLARA. Le dí parte de todo lo que había pasado, le informé que todo estaba bien, que podían llegar sin ningún problema.

Luego ~~Ahí~~ tomé conocimiento de cómo se había estado desarrollando el resto de la operación. Ya, y de acuerdo con las órdenes que posteriormente le impartí ~~en algún momento le había dado~~ al Señor Capitán PITA, se había completado la ocupación total de la localidad, se había desembarcado la artillería y la reserva, y se estaban acercando los aviones que traían a la tropa de Ejército. En el recuento de daños y bajas, solamente teníamos la baja de GIACHINO, y los dos herios, URBINA y GARCIA QUIROGA. Aparentemente, entre la tropa inglesa y las fuerzas del cuerpo de defensa de las islas, no había bajas, o por lo menos no teníamos información de que ello hubiera ocurrido.

Cuando salí en mi vehículo, ví un grupo de personas vestidas con uniforme de soldados ingleses, pero por la edad me pareció que no eran soldados. Venían marchando con los brazos en alto, custodiados por un grupo de soldados argentinos. Pregunté quiénes eran y resultaron ser los miembros ~~Jefes~~ de la fuerza de defensa de las islas (Falkland Island Defence Force), que era la agrupación civil ~~de~~ defensa. ~~civil.~~ Por los conocimientos de inteligencia sabía que este personal tenía adiestramiento militar y que eran un cuerpo auxiliar militar, y no meramente un cuerpo de defensa civil para resolver problemas de supervivencia y ~~los~~ problemas de siniestros.

No obstante, y dado que todos ellos tenían familias en la localidad y que eran gente normalmente afinacada, algunos nacidos en las islas, decidí que para tratar de generar un ambiente de calma en la población, lo mejor era mandarlos a sus casas. Por otra parte el hecho de haberlos concentrado en algún lugar nos hubiera creado un




problema más. Pregunté a quiénes los custodiaban, si estaban desarmados, si habían sido bien revisados, si se habían sacado sus nombres y sus domicilios. Me dijeron que sí. Después de saludarlos a todos y charlar un rato con ellos, les dije que podían ir a sus casas y que permanecieran en ellas sin salir hasta que se autorizara a toda la población a normalizar su vida. La mirada de ellos fue un poco incrédula al principio, Creo que deben haber pensado que éramos ingenuos o tontos, pero, en realidad en ese momento intentábamos que la población adoptara no tanto un actitud favorable a la Argentina, sino evitar que ~~no~~ se generara un problema de rozamientos que pudiera crear una situación ulteriormente inmanejable.

(A) ~~Ya en el puesto de comando hablé con ALLARA, le dí parte de todo lo que había pasado,~~ le clarifiqué que la operación había sido un éxito; tuve la tristeza de informarle lo que había ocurrido con GIACHINO; le pedí con gran urgencia -cosa que ya habían hecho anteriormente desde el puesto de comando- la llegada del helicóptero para transladar a los heridos. Ya estaban en eso, y me informaron que el Señor General GARCIA y él ~~Alte. ALLARA~~ se iban a destacar también, a efectos de llegar a la localidad para hacer la ceremonia en que oficialmente izaríamos el pabellón argentino en la casa del Gobernador.

A todo esto ~~debo decir que~~ en prácticamente todos los mástiles había banderas argentinas. A medida que se acercaban y veían un mástil, alguien se destacaba y colocaba una bandera. Creo que casi todos deben haber llevado escondida en su pecho alguna bandera argentina, porque la cantidad de banderas que apareció ~~ron~~ en ese momento fue increíble. Después los Oficiales me confesarían que habían dejado agotados los depósitos de banderas en la Subintendencia de Puerto Belgrano. Se habían llevado todas las que pudieron conseguir porque estaban seguros de poder ejecutar la operación con éxito y de poder embanderar a su gusto ~~a~~ la localidad de PUERTO STANLEY, como todavía se llamaba.

La llegada del helicóptero con el Señor General GARCIA y con el Almirante ALLARA fue para mí una emoción muy grande. Eran mis dos jefes y les podía informar que habíamos tenido éxito y que, prácticamente, habíamos podido hacer la operación en la forma en que ellos dos lo habían ordenado. Junto a ellos llegaron algunos Oficiales que eran parte del Estado Mayor del Señor General GARCIA, que venía a comenzar la instalación de su puesto de comando, tal como estaba previsto en los planes.

Decidimos ir caminando desde el lugar donde ~~había aterrizado~~ el helicóptero, (que era la cancha de fútbol próximo a la casa del Gobernador) hasta el lugar donde estaba instalado nuestro puesto de comando, ~~que era~~ en el TOWN HALL y donde ya estaban funcionando algunos elementos de mi Estado Mayor. ~~aunque~~ En realidad, mi puesto de comando nunca dejó de estar en el vehículo comando, que era el lugar más cómodo y donde teníamos las comunicaciones mejores con nuestros corresponsales. Al pasar por el edificio del Secretariado,



~~que era el lugar~~ donde el elemento de Asuntos Civiles y Gobierno Militar tenía previsto instalar su lugar de operaciones, vimos que estaba cerrado con llave. Me propusieron violentar la puerta y entrar. Dado que había periodistas en las inmediaciones y algunos fotógrafos, decidí no hacerlo, porque como la situación estaba tan controlada, me pareció inconveniente dar la posibilidad de que alguien pudiera hacer una foto en que rompíamos una puerta para entra a un edificio. Posteriormente se consiguió la llave y se entró en forma normal. Esta orden mía dio lugar a que el grupo de Asuntos Civiles se desplazara a otra parte momentáneamente, y después nunca más ocuparon ese lugar hasta el repliegue. ~~que se fueron~~.

Mientras íbamos por la calle con el Señor General GARCIA y el Almirante ALLARA les fui explicando cómo había sido la evolución de la operación. Les expliqué con bastante detalle en qué situación nos encontrábamos y les describí la actitud que había observado en la población hasta ese momento.

El Señor General GARCIA se manifestó satisfecho con todo lo que habíamos realizado y decidió que lo más conveniente era seguir manteniendo el mismo tipo de conducta y de control que habíamos seguido, hasta que se concretara definitivamente el traspaso del control a la Fuerza de Ejército, que todavía no había llegado a la localidad. Le expliqué al Señor General GARCIA dónde habíamos instalado algunos elementos nuestros, y le informé ~~donde yo pensaba~~ que ~~que él podía trabajar. Este era~~ el lugar donde inicialmente se había planificado que él trabajaría era adecuado. ~~Se~~ encontraba en buenas condiciones y era un lugar cómodo ~~adecuado~~ y conveniente. Tenía la posibilidad de alojar, en forma precaria, alguna cantidad razonable de personal. Tenía una especie de repostería o cocina donde se podía prepara comida para el personal que trabajara en el lugar. Había algunos baños y los locales eran de suficiente amplitud como para poder utilizarlos sin ningún problema y además, contaba con un sistema de calefacción razonablemente eficaz que podría resolverle bien los problemas. Le hice notar también, que hasta ese momento, todos los edificios de la localidad estaban totalmente cerrados. Incluso las Iglesias estaban con las puertas cerradas. ~~y~~ Cuando se ~~uno~~ golpeaba la puerta de lo que parecía ser la casa del Obispo, no atendía nadie ni contestaba nadie. Le informé al Señor General GARCIA que le había pedido a nuestro capellán, el padre MAFEZZINI, que se pusiera en contacto con el Obispo católico ~~de~~ Malvinas a efectos de poder charlar con él y tener un intercambio de ideas y explicarle cuál era la intención y cuál el objetivo de las Fuerzas argentinas que habían ocupado las islas. Pretendíamos que él pudiera transmitir las mismas ideas al resto de las autoridades religiosas. ~~de las islas.~~ Debíamos tener presente que el Obispo Católico era el Obispo de una comunidad absolutamente minoritaria en las islas y que la verdadera autoridad religiosa ~~era~~ la de la Iglesia Anglicana. MAFEZZINI había hecho una buena tarea al respecto.




Se puso en contacto, le explicó lo que nosotros queríamos y, a través de él, lo invitamos al Obispo de Malvinas a venir a conversar con el Señor General GARCIA.

El almirante ALLARA no estuvo en esa reunión, porque se había destacado a conversar con el señor Capitán GAFFOGLIO sobre las posibilidades y las exigencias que nos planteaba la operación del puerto y las necesidades que teníamos de utilizar los muelles para poder atracar y desembarcar los medios y tropas.

El Señor General GARCIA tiene un trato extraordinariamente cordial y amable, por lo cual, la conversación que tuvo con el Obispo Católico fue muy efectiva y permitió que aquél se tranquilizara en relación con nuestras intenciones. Le pedimos también que abriera la capilla,que la había mantenido con las puertas cerrada hasta entonces ~~ese momento~~. Le hicimos notar que como nunca, en ese momento las personas católicas apostólicas y romanas eran una gran mayoría en la localidad. Un rato después la Iglesia estuvo abierta y pudimos ir todos los que quisimos.

Paralelamente con estos acontecimientos, el señor Capitán ROSCOE, acompañado por los Mayores NOOT y NORMAN, habían estado resolviendo los problemas de completar la rendición de todo el resto del personal de marines que no se encontraba en la casa del Gobernador. ROSCOE había ido con el Mayor NOOT al buque FORREST,donde una fracción más o menos importante de soldados ingleses se habían refugiado y permanecía sin entregar el armamento y sin rendirse . La presencia de NOOT hizo que se produjera la rendición sin novedad y sin inconvenientes; entregaron su armamento y se incorporaron al resto del personal que se encontraba en los jardines de la casa del Gobernador. Del recuento del personal, resultó que aún no se habían rendido siete soldados, los cuales habían sido destacados al lugar que nosotros denominábamos ~~habíamos denominado~~ Objetivo ECHO (ECO) OESTE.

El problema que se nos presentaba era que el Capitán SANTILLAN, que había actuado primero ~~como~~ vanguardia, que posteriormente se convirtió en Fuerza de Conexión y que una vez resuelto el problema de MOODY BROOK, debía destacarse a capturar el objetivo ECHO, OESTE, podía llegar a tener un enfrentamiento con esos soldados. Quisimos evitar que pudiera ocurrir un encuentro que, a esta altura de los acontecimientos, era deseable evitar. En consecuencia ~~para lo cual~~ le ordenamos que detuviera su avance. Desde la oficina donde estaba trabajando el señor General GARCIA se podían ver los cuatro vehículos que iban avanzando por la lengua de tierra que se extendía al Norte de PUERTO STANLEY y pudimos ver también, el preciso momento en que ellos se detuvieron.

Mientras tanto, el Capitán ROSCOE con el señor Mayor NOOT embarcaron en un helicóptero y




trataron de ubicar a los soldados ingleses que debían estar en la zona del objetivo ECHO OESTE. Después de recorrer infructuosamente la zona y no pudiéndolos ubicar en ninguna parte, decidieron el regreso a la localidad. La operación de localizar a esos soldados había fracasado y además, habíamos perdido la posibilidad de que el buque de desembarco SAN ANTONIO entrara al puerto, ante el peligro de que hubiera soldados ingleses en la punta que lo atacaran y batieran con algunas armas, por ejemplo algún arma antitanque que le pudiera causar daños. Cuando tuvimos resuelto ese problema, ya había pasado el momento favorable por la altura de marea, de modo que había que esperar al día siguiente para la entrada del buque a puerto.

Dado que los Oficiales ingleses habían perdido la esperanza de poder ubicar a los soldados que aún no se habían rendido , y que además les pareció posible que éstos se hubieran replegado a algún otro lugar, le ordenamos a SANTILLAN que continuara su marcha hacia el Este a efectos de terminar el control y la limpieza de ese sector. Le hicimos presente que existía la posibilidad de presencia de tropa enemiga, que debían tratar de hacerlos rendir, pero que debía preservar también la integridad física de los soldados argentinos.

Poco después se me presentó a mí la posibilidad de desplazarme hasta la zona donde estaba actuando SANTILLAN y tuve interés de ir para conocer cómo era el terreno donde se estaban moviendo y tener una idea de su transitabilidad para eventuales acciones posteriores que pudieran ocurrir. En consecuencia, conseguí un Land Rover y, como el Capitán GAFFOGLIO conocía el camino, decidimos ir por tierra. Con GAFFOGLIO nos interesaba fundamentalmente ver las instalaciones que tenía la Aramada en CAMBER, y a mí, particularmente, me interesaba el terreno en esa zona. El viaje fue bastante penoso, por cunato hasta MOODY BROOK el camino era razonable, pero a partir de allí esos aproximadamente cinco o seis kilómetros nos demandaron bastante más de media hora. En realidad no era un cmaino, era una huella de piedras,y cuando uno se salía de esa huella el vehículo comenzaba a patinar en la turba y a hundirse, de manera que era muy penoso y muy difícil. Se veían marcadas bastante profundas las huellas de los vehículos anfibios a los costados de la huella. Y en un lugar, donde tuvimos que pasar un pequeño curso de agua en el que el camino estaba interrumpido, estuvimos a punto de quedarnos encajados. Seguimos y al llegar al lugar donde se encontraban detenidos los vehículos de SANTILLAN, los encontramos desplegados en el terreno. Tuvimos con GAFFOGLIO una grave preocupación. Mientras nos acercábamos habíamos oído detonaciones y visto movimientos de Infantería que se estaba



desplazando, como asímismo fuego de fusilería en dirección a las instalaciones de la armada inglesa. En consecuencia, pensamos que ahí había un enfrentamiento. Seguimos avanzando y en un momento dado, vimos un grupo de soldados que estaban al lado de un vehículo anfibio y parecían esta atendiéndolo al Capitán SANTILLAN. Tuve la sensación que el Capitán SANTILLAN estaba herido y me preocupó tener una nueva baja, y que fuera un Oficial también muy apreciado por mí. No obstante, cuando yo me bajaba del vehículo, SANTILLAN se levantó y apoyado en dos soldados se aproximó caminando, y apoyado evidentemente en una sola pierna. Cuando le preguntamos qué le había ocurrido, nos dijo que mientras intentaban alcanzar y revisar las instalaciones, habían hecho un fuego preventivo y habían avanzado a la carrera para ocupar una posición favorable. En esa oportunidad las rugosidades del terreno le habían hecho torcerse un tobillo. La lesión era dolorosa pero no tenía nada que ver con el combate. Le hice la broma de que era tan recluta, que los ingleses no necesitaban batirlo con fuego porque él era capaz de anularse solo como combatiente. No obstante, el Capitán SANTILLAN se hizo vendar bien el tobillo, se puso las botas y siguió dirigiendo su fracción durante toda la operación. Este Jefe siguió dando, a lo largo de todo el día y del día siguiente, excepcionales muestras de habilidad, de coraje y de entusiasmo.

En esa zona encontramos, tanto en los muelles como en algunos edificios, voladuras preparadas pudiéndose ver claramente los cables que habían estado destinados a provocar su explosión a comando. Era evidente que la dotación inglesa, que se había replegado, había hecho una adecuada preparación para defenderse. Lo que no nos explicábamos era porqué no habían intentado una defensa. Creo que la única razón posible, era que la magnitud de la Fuerza que le pusimos adelante era de tal naturaleza que los hizo desistir. En ese sentido, me daba la impresión que la idea con que habíamos planificado la operación , además de ser correcta,había sido exitosa.

En las instalaciones inglesas pudimos ver una serie de equipos para depósito de bombeo de combustible que podían ser eventualmente muy útiles para nuestras Fuerzas. Un depósito grande de material que, eventualmente, podía servir como alojamiento de personal, si se podían efectuar instalaciones para baños y cocinas. Un muelle que parecía bastante firme y en buenas condiciones, que tendríamos que revisar para ver si no había voladuras ocultas. Un depósito muy grande donde había materiales, algunos muy viejos y otros bastante nuevos. Eran materiales de tipo electrónico, de material naval y algunas maquinarias. Había además un par de vehículos en muy buenas condiciones. Este local también podía servir para alojar una cantidad bastante grande de tropa, si se podía resolver el




problema de la cocinas y de los baños. Asímismo había una casa , donde evidentemente ~~había~~ vivió la familia de la persona encargada del cuidado de todas estas instalaciones. Me causó una gran admiración esa casa, por cuanto, siendo muy modesta y muy sencilla, estaba muy bien construída, era muy confortable, muy prolija y muy cuidada. Era evidente que sus habitantes, que por las habitaciones debía ser un matrimonio con un hijo, habían abandonado la vivienda en forma muy apresurada. Sobre la cama del matrimonio quedaron ~~había~~ varias carteras de mujer, las que posiblemente ~~se ve que~~ en el apuro no ~~se~~ las habían podido llevar. Ordenamos que todo éso no fuera tocado y que el personal no entrara a la casa, por cuanto era evidente que en ella no había ningún elemento que nos pudiera interesar; además, no era indispensable entrar a la casa para vivir. No sé qué puede haber ocurrido con posterioridad a ese día.

U. T. 40.1.2

OPERACION ROSARIO

CRONICA DEL PLANEAMIENTO A NIVEL FD Y BIM2

RELATO DE ACCIONES DE LA U.T. 40.1.2. (VANGUARDIA)

(CCIM HUGO JORGE SANTILLAN)

02 MAR 82

A mi regreso de licencia anual el Comandante del BIM 2 (CFIM WEINSTABL) me impone lo siguiente:

"El BIM2 ha sido designado núcleo de la Fuerza de Desembarco que va a desembarcar en MALVINAS para su recuperación. El Planeamiento a nivel Fuerza de Tarea Anfibia comenzó hace un mes. Hasta ahora sólo saben ésto ciertos Señores Almirantes, el CCIM CARBALLIDO (N3 del BIM2) y Ud. El secreto debe ser total".

03 MAR 82

El CCIM CARBALLIDO, en la Central de Operaciones de Combate de la FAPA, me pone en situación explicándome el plan general en estudio.

(VER LA CRONICA DEL CCIM CARBALLIDO, QUIEN TIENE MAYORES DETALLES POR HABER PARTICIPADO EN LA PRIMERA Y SEGUNDA ETAPAS).

08 MAR 82

Se comunica al Estado Mayor que el nombre código de la operación es "CARLOS". Tal Estado Mayor estaba integrado por:

| | |
|---|---|
| JEM: | CNIM PITA |
| N°3: | CFIM WEINSTABL |
| N°2: | CFIM BOTTO |
| AYTE N-3: | CCIM SANTILLAN Y CCIM CARBALLIDO |

Las tareas de planeamiento continúan. Se agrega al equipo el Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, CCIM SANCHEZ SABAROTS.

El JEM pide los requerimientos generales de personal y material, los que se elaboran y elevan.

10 MAR 82

Se toma conocimiento del episodio de GRYTVIKEN. Ello acelera el proceso de planeamiento; se comienza a considerar la posibilidad de la pérdida




de la sorpresa estratégica. El Sr Comandante de Infantería de Marina ordena al Estado Mayor acelerar el Planeamiento.

15 MAR 82

El Estado Mayor se establece en el CUARTO DE GUERRA DEL BIM2. Se comienza a planear el embarco del BIM 2 (-) en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A. "SAN ANTONIO" para ejecutar Adiestramiento Básico Anfibio.

18 MAR 82

Se embarca el BIM2 (-) en el BDT A.R.A. "SAN ANTONIO". El CFIM WEINSTABL ordena a su 2°K (CCIM SANTILLAN) que no embarque para:

- Reemplazarlo transitoriamente como N-3 de la FD
- Planear el empleo del BIM2 en la operación.

En este día, el Estado Mayor queda constituído con:

JEM: CNIM PITA

N-3: (en ausencia) CCIM SANTILLAN

N-2: CFIM BOTTO

N-4:(en ausencia) CCIM SANTILLAN

ASUNTOS CIVILES Y GOBIERNO MILITAR (ACYGM): CCIM ARRILLAGA

19 MAR82

El EM se reune a las 0800hs. a órdenes Sr. CN PITA. Se le expone al Sr. COIM el Plan Esquemático. El Sr. COIM lo aprueba y ordena comenzar el planeamiento de detalle.

Tal Plan Esquemático contemplaba:

Día D: no antes del 15 APR 82

Hora H: a confirmar

Plan de Maniobra en tierra:

| HORA | TROPAS | DESEMBARCAR EN | OBJETIVO | PARA |
|---|---|---|---|---|
| H-6 | APCA (+ó-70 hombres) | PLAYA VERDE (al Sur de STANLEY, en Pto. ENRIQUETA) | CHARLIE (Cuartel ROYAL MARINES) | Ocupar posiciones relativas que impidan a los RM operar en o hacia STANLEY. |




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| H-6 | APCA (+ó-16 hombres) | PLAYA VERDE | USINA, PLANTA DE AGUA, POLICIA, CENTRALES TELEFONICAS LOCALES Y AL EXTERIOR | Controlar los OBJETIVOS VITALES hasta el arribo del grueso de la FD. |
| H-6 | BUZOS TACTICOS | PLAYA AZUL (Pta. SAN FELIPE) | - ALFA (FARO SAN FELIPE)<br>- BUQUE POLACO | - Neutralizar el sistema de alarma temprana del FARO<br>- Imponer silencio RE al buque polaco<br>- Marcar playa ROJO al grueso de la FD. |
| H | BIM2 (-) | PLAYA ROJO (al W de PUNTA YORKE) | - DELTA (AEROPUERTO)<br>- BRAVO (STANLEY)<br>- NOVEMBER (Apostadero ROYAL NAVY)<br>- ECHO ( Entrada a BAHIA DE LA ANUNCIACION) | - Estar preparado para, a órden, capturar el Aeropuerto.<br>- Ocupar STANLEY<br>- Conectarse con los Comandos y apoyarlos a pedido.<br>- Conquistar el Apostadero de la ROYAL NAVY<br>- Ejercer las funciones de ACYGM.<br>- Estar preparado para ser revelado por tropas del EA +ó- a H+12 hs.<br>- Replegarse y reembarcarse a orden. |
| H | Sec EA | Tir del ZAH AGUILA (al W de la casa del Gobernador) | - POSICION MIKE<br>- Capturar al Gobernador | - Ocupar la posición de bloqueo MIKE, con lo que se interdicta el camino CHARLIE-BRAVO.<br>- Capturar al Gobernador inglés. |

Se sabía que la FAA desembarcaría efectivos del EA por modo aéreo en el aeropuerto de MALVINAS luego de su reconquista. Tal acción se desarrollaría por medio de un ardid




declarar en emergencia un avión de LADE y pedir repuestos. Tal material llegaría a STANLEY en otro avión el que en realidad transportaría personal de la FAA que, infiltrándose en el aeropuerto, lo capturaría el día D a la hora H-2 horas. Ello posibilitaría que, a la hora H, desembarcara en el aeropuerto el Objetivo "B", una vez controlado por la IM.

Desde un principio se impuso:

- NO EJERCER VIOLENCIA CONTRA RESIDENTES O SU PROPIEDAD PRIVADA, A MENOS QUE CON ELLO PELIGRARA EL CUMPLIMIENTO DE LA MISION O LA INTEGRIDAD DE LA PROPIA TROPA.
- EXPLOTAR LA SORPRESA AL MAXIMO.

En lo que hace al apoyo logístico, se concibió que la Fuerza de Desembarco recibiría abastecimientos durante las primeras 4 horas. Al cabo de este lapso el escalón de transportes navales tomarían puerto y se desarrollaría en tierra una Zona de Apoyo de Playa de corta duración.

22 MAR 82

El Sr. COIM preside una reunión de EM en la que se le expone parte del planeamiento detallado.

En síntesis, se elaboró lo siguiente:

- Los Comandos Anfibios, Buzos Tácticos y Se Tir del EA: no se modifica lo dicho anteriormente por cuanto no están presentes sus Comandantes/Jefes.
- En lo que hace al BIM2: desembarcaría en VAOS con una pequeña vanguardia en primera ola y el resto en segunda ola; marcharía mecanizado hasta el aeródromo para, eventualmente, proceder a su conquista. Cumplido ello, desprende una fracción para ocupar ECHO. El resto, precedido por la vanguardia (EQUIPO CONEXION), maniobraría hacia STANLEY. Al llegar al PSB, el EQUIPO CONEXION se desprende y marcha a conectarse con los Comandos Anfibios en CHARLIE, luego a ocupar el apostadero y finalmente ECHO ESTE; por último regresaría a STANLEY para operar como Policía Militar. El grueso del BIM2, a partir del PSB, ocuparía STANLEY mediante la técnica de control de población y protección de Objetivos




vitales, en ambiente de toque de queda.

La ocupación se concibió con la Ca D/BIM2, STANLEY OESTE; Ca E/BIM2, STANLEY ESTE; Comando de la Fuerza de Desembarco en el Secretariado Colonial; Cdo BIM2 en el Gimnasio; Puesto de Socorro de la Fuerza de Desembarco en el KING EDWARD MEMORIAL HOSPITAL; el lugar de Reunión de Detenidos, en la estación de policía; la Reserva de la Fuerza de Desembarco en el espacio abierto al W de la casa del Gobernador; la Res/BIM2, en la plazoleta al S de la Iglesia de SANTA MARIA; se operaría el lugar de aterrizaje de helicópteros al lado del Hospital. No se debía ocupar ninguna casa privada ni escuela. La intención fue no alterar la vida normal de la ciudad.

Atendiendo a que el dispositivo que elaboró la IM debía oportunamente ser relevado y operado por tropas del EA (RI25), este plan se le expuso al Sr. General DAHER, quien manifestó su acuerdo, pero sin explicar cuál era su propio plan ni solicitar mayores aclaraciones.

23 MAR 82

Se toma conocimiento que un C-130 de la Fuerza Aérea Argentina ha aterrizado en MALVINAS en virtud de una emergencia. A la tarde, el Sr COIM ordena elaborar los planes necesarios para embarcar en +ó- 72 horas. El Sr CNIM PITA, dado que ello acortaba las fechas previstas en unos 20 días, le pide conformar al EM completo y la presencia de los Comandantes de las Unidades de Tareas involucrados.

El EM se conformó a partir de ese día de esta forma:

KFD: CLIM BUSSER
JEM: CNIM PITA
N-3: CFIM CARBAJAL
N-2: CFIM BOTTO
N-4; CFIM PAYBA
Of de Com: CCIM ROSCOE
ACYGM: CCIM ARRILLAGA
Of de Embarco: TNIM CITTA
Ayte Of de Embarco: GUIM CIAGLIA




Los Comandantes de UUTT son:

K UT 40.1.1, (BIM 2): CFIM WEINSTABL
K UT 40.1.2. (EQUIPO CONEXION): CCIM SANTILLAN
K UT 40.1.3. (Sec Tir EA): a designar
(APCA): CCIM SANCHEZ SABAROTS
(APCA(-)): CCIM GIACHINO
(BBTT): CCCN CUFRE
(Ba A): TNIM PEREZ
(SPAC): CFIM THEAUX
(ACYGM): CCIM ARRILLAGA
(res FD): TNIM CULTON

24 MAR 82

Comienza el verdadero planeamiento detallado. Las actividad es sumamente intensa, y se lleva a cabo sin horario fijo con altos para hacer las comidas y dormir muy poco.
Llegan al Cuartel del BIM2 los Comandos Anfibios y los Buzos Tácticos que participaron de la operación.

25 MAR 82

Llega al Cuarto de Guerra de la FD (en el BIM2) el Comandante del TOM (GRAL GARCIA) con parte de su EM.
El Sr. Almirante BUSSER le expone el Plan de Operaciones de la FD, el que es desmenuzado en sus detalles y aprobado. Queda claro que la FAA no operaría antes dela hora H y que el EA no desembarcaría con helicópteros, sino que,agregando una Se Tir/RI 25, integraría la FD para desembarcar por superficie a fin de capturar al Gobernador. El resto del Plan no tiene cambios.
Se procede a satisfacer los requerimientos detallados de personal y material. Continúa el desarrollo de los planes de Comunicaciones, Logística, ACYGM, apoyo de fuego, embarco y desembarco.
Se confirma que la FD embarcaría de la siguiente forma:

APCA - SANTISIMA TRINIDAD Y HERCULES




BIM2 - Q-42

SPAC- Alte IRIZAR

<u>26 MAR 82</u>

Se ordena comenzar la carga de combate de los buques. El embarco de personal comenzará el 28 MAR 82 a 0800 hs. , para zarpar a la zona del objetivo a 1200 hs.

La cartografía se obtiene de la ESCA, debiéndose fotocopiar las cartas de la ZO y los planos de STANLEY por no disponerse de los ejemplares suficientes.

Esa tarde se distribuyen los juegos necesarios a los Comandantes de UUTT.

<u>28 MAR 82</u>

El embarco de personal comienza a 0800 hs. A 0930 hs. el JEM reune en el BIM2 a los Comandantes de las UUTT para entregarles la Orden de Operaciones y hacer algunos comentarios pertinentes.

A 1230 hs. la FTA zarpa de la BNPB.

La travesía comienza tranquila, debiéndose ese día incorporar la FD a la rutina de abordo.

El Sr COIM ordena no poner en situación al personal hasta que ello no sea específicamente ordenado.

En el caso del Q-42, su capacidad de alojar 450 hombres de IM estaba superada en aproximadamente 300 hombres. Su bodega de Tanques estaba colmada con 20 VAO'S y un VAR. En la cubierta de vuelos de helicópteros 4 VAR y aproximadamente 30 vehículos de IM/EA. Su carga de combate totalizó aproximadamente 8.000 Tn.

A 1600 hs se apostaron las siguientes guardias de IM:

1 TNIM Cte de Gdia
1 TCIM Of de Gdia de cubierta de vuelo
1 Subof de trinca de cubierta de vuelo
1 GUIM Of de Gdia de cubiertas bajas

1 Subof de trinca de bodegas de tanques

1 Subof de sollados

Se estableció la rutina de rancho, abandono, baño, sueño y otras guardias.

A 1730 hs. (por ser domingo) se rezó misa en el comedor de tropa.

El horario fue el siguiente:

0700: Diana, aseo y desayuno

0900 a 1200: armar trabajo

1200 a 1500: Rancho

1500 a 1800: Armar trabajo

1800 a 2000: Descanso

2000 a 2200: Rancho

2230 : Silencio

El BIM 2 reforzó al Q-42 con 18 hombres para servicios de cocina, comedor y cámara.

Se dieron normas de seguridad referentes a fuegos, cigarrillos y trincado de las cargas de combate.

Dada la situación de todos los servicios, se ordenaron estrictas normas de limpieza de baños y alojamientos. Hasta nueva orden no se hará baño, a efectos de guardar agua para la operación.

<u>30 MAR 82</u>

Muy mal tiempo. La IM embarcada sufre intensamente del mareo.

El Sr. Alte. BUSSER autorizó a poner en situación hasta el nivel SSOO, lo que se hizo en distintos locales.

El Q-42 comenzó a moverse fuertemente debido al intenso viento y a la marejada. Se distribuyeron a los Comandantes de UUTT fotos aéreas de sus objetivos , lo que permitió mejorar el planeamiento detallado.

A la tarde el personal del equipo CONEXION hizo ejercicio de maniobra y fuego sobre la carta. En esa ocasión se integró su UT compuesta por:




K: CCIM SANTILLAN

2°K: TCNL ZEINELDIN (EA)

1 Sec Tir IM/BIM2: TCIM SCHWEIXER

1 Gpo Mor 81: SSIM QUIEROGA

1 Gpo Cñ S/R 75: SSIM DI FILIPPO

1 Gpo Ametralladoras MAG

1 Gpo Lz Coh 3,5"

4 VAO

1 Sec Tir EA (RI25): Subt REYES

TOTAL: 99 hombres

<u>01 APR 82</u>

El Sr COIM informa que en MALVINAS se ha reforzado el FARO SAN FELIPE, que se ha defendido el aeropuerto y que la población espera un desembarco.

Modifica su plan en los siguientes términos:

- APCA: captura del Gobernador
- Sec Tir/EA: conquista el aeropuerto
- Prepararse para un desembarco con oposición sin FN y sin Apoyo Aéreo.
- Resto: sin cambios.

Se ajustan los planes y se concreta el plan de desembarco.

Se cambia la playa de desembarco: será PLAYA ROJO la que está al OESTE de PUNTA YORKE. La hora H es corrida a 0630 hs. dado que la pérdida de la sorpresa no justifica hacerlo a 0600 hs (Plena noche), con todos los riesgos involucrados.

Se ajusta el Plan de Comunicaciones y el de Desembarco. El Sr. Alte. da las últimas órdenes que complementan el Plan de Maniobra en Tiera.

Se distribuye los equipos de comunicaciones y se los sintonizan en las frecuencias ordenadas; no se hace prueba de ligazón por razones de seguridad.

Se entrega la munición menor, mayor y la ración de combate.




Se hacen los ensayos de ocupación de VAOS; se establecen las cargas prescriptas en todas las clases para el MBC.

A 1200 hs. se eleva al Cdo FD el informe de logística (Niveles Iniciales) y a 1800 hs. al personal de cada UT.

El muy mal tiempo no disminuye, empeora por momentos.

Se prueban armas haciendo fuego por toldilla.

A cada UT se le entrega una carta de bombardeo para FN.

Se confirma el día para el 02 APR 92; la hora H se mantiene a las 0630 hs.

Llega un IPI del KFTA que indica que CANOPUS HILL (altura 200 mts. al S de aeropuerto) hay un nido de ametralladoras.

A 1200 hs se hace limpieza de armas. Se dejan en los VAOS la parte superior de las mochilas, las armas pesadas de apoyo y la munición de reserva.

A 1500 hs se efectúa el último ensayo de ocupación de los VAOS; el que da por resultados que desde que se ordena tal maniobra hasta que finaliza, transcurren 18 minutos.

A las 1630 hs. se da baño para todo el personal: se ordena vestir el uniforme de zona sur.

A las 1900 hs el Sr. Alte BUSSER arenga la FD por difusor de órdenes. Todo el personal estaba reunido en los sollados de tropa, incluyendo a los Comandantes de UUTT. Cuando terminó, en forma espontánea, la tropa prorrumpió en vivas a la patria y a demostración de intensa alegría. Personalmente, me inundé de una emoción que nunca sentí. Era una mezcla de orgullo y ansiedad.

A las 2030 hs se captó un informativo de radio STANLEY, en el que se decía que se esperaba acciones por parte de la Argentina, que la moral de la ROYAL MARINES era alta, que dos buques de guerra británicos navegaban hacia MALVINAS y que era responsabilidad del Gobierno inglés el defender sus Islas.

<u>02 APR 82</u>

El Q-42 casi no rolaba. Diana a las 0400 hs. luego de desayunar su-




bí al puente. El Comandante del Buque (Capitán de Fragata ACUÑA) ya estaba allí, mirando la proa del BDT. Afuera,una noche cerrada sin lueces. Lo saludo y me dice:

-" ¿Vio SANTILLAN lo que es navegar en sigilosa y silencio radioeléctrico total en la segunda etapa? Esto normalmente se hace a fin de año. Y aquí me tiene...haciendo estas cosas a quince días de haber tomado el Comando".

Su tranquilidad me impresionó. Seguramente hablaba así para infundir confianza a la guardia del puente que estaba con él.

Me acerco a la mesa de cartas para saber adónde nos encontrábamos. El coracón me dio un vuelco: a milla y media por babor estaba el FARO SAN FELIPE: ¡estábamos entrando en aguas restringidas y a sólo noventa minutos de la hora H.

Tratando de aparentar indiferencia, le comento al Sr Capitán ACUÑA:

- Señor, esas luces que se ven a proa estribor ¿es PUERTO STANLEY?
- Sí; se ve claramente. Me llama la atención que no las hayan apagado. A lo mejor la sorpresa es mayor de lo que creíamos.
- Bueno, Señor; me voy a despedir; dentro de unos minutos tengo que ir con mi gente a los VAOS.

Se da vuelta y me da la mano. Con una afable sonrisa me despide:

- SANTILLAN, suerte. La misma suerte que le deseo a la corbeta que va a mil yardas delante nuestro.
  Si ella entra a la Bahía sin problemas, ninguno de nosotros los tendrá. Hasta luego".

Recién en ese instante se me ocurrió pensar que en medio de esa completa oscuridad nos precedía aquella arrojada corbeta..entrando por primera vez a Puerto desconocido, en aguas de maniobras limitadas, sin luces de navegación, sin radar...una sencilla pero envidiable proeza naval.

Al retirarme del pueste pasé por CIC ( CENTRAL DE INFORMACIONES DE COMBATE) su Jefe, el Teniente de Navío ROSSI, ya estaba instalado frente al tablero de plotting por medio del cual guiaría a las olas de asalto desde el BDT a la playa. Le di unos buenos días y le




pregunté si había novedades. Me contestó que no, que todo estaba bien. Por las dudas repasamos el Plan de Desembarco y la forma en que él me daría un vector radar para mi navegación hasta PLAYA ROJO. Verificamos la frecuencia de los equipos sintonizados en los circuitos que íbamos a emplear para finalmente, despedirnos con un "hasta luego y suerte". Bajé hasta mi camarote para armarme. En cubiertas bajas la actividad era impresionante y ordenada: la tropa, con uniforme de zona sur y abrigado, estaba terminando de armarse. Parejas de conscriptos se ayudaban mutuamente a ajustarse el equipo y armamento. No había otra emoción que la previa a la pelea; cuando alguien pasaba cerca de un amigo, una palmada y un "suerte, camarada" con disimulada tranquilidad.

A las 0530 hs bajé a la bodega de tanques con mi radiooperador (CIIM AGUERO) y mi mensajero (cc62 JORGE DANIEL TELLO) para embarcar en un vehículo anfibio a oruga. Una vez allí, ocupé mi estación y encendí los equipos de radio; dado que estaba en vigencia el silencio radioeléctrico, el Cabo AGUERO se limitó a verificar que los equipos estuviesen alimentados.

A las 0545 hs el difusor de órdenes del buque comenzó a ordenar que se embarcara la Fuerza de Desembarco en los VAOS. De acuerdo a lo ensayado en navegación, la tropa lo hizo en orden y silencio, a medida que las fracciones eran llamadas. Una vez que mi gente estuvo sentada, se distribuyeron los chalecos salvavidas autoinflables, cuyo color amarillo violento contrastaba sobre los uniformes verde oliva.

Mi Unidad de Tareas 40.1.2. estaba constituída por 96 hombres embarcados en cuatro VAOS. Constituíamos la primera ola de asalto para, una vez en la playa, cumplir las tareas de Vanguardia del Batallón de Infantería de Marina N°2 (grueso de la Fuerza de Desembarco) que debía ocupar PUERTO STANLEY.

Para describir mejor la organización y composición de nuesta UT. prefiero comentar cómo estaba distribuída en los vehículos anfibios:




VAO 05: - Comandante de la UT 40.1.2. - CCIM SANTILLAN
- Pelotón Comando: Jefe- CIIM AGUERO
Radiooperador - CC62 TELLO
Dos camilleros
Un enfermero
Un pelotón lanzacohetes
Un grupo de tiradores
Una dotación de ametralladoras
TOTAL: 21 hombres.

VAO 19: - Segundo Comandante UT 40.1.2. TCIM SCHWEIZER
Un grupo de tiradores
Un mortero de 81 mm
Un cañón sin retroceso de 75 mm
Una dotación de ametralladoras
TOTAL: 25 hombres

VAO 07: Jefe de Grupo de morteros 81 mm: SSIM GUIROGA
Un grupo de tiradores
Un mortero de 80 mm
Un cañón sin retroceso de 75 mm
Una dotación lanzacohetes
TOTAL: 25 hombres

VAO 10: 25 hombres del Ejército Argentino, al mando del Sr. TCNL D. MUHAMMAD ZEINELDIN.

Nótese que en mi organización había una sección de Infantería del Ejército Argentino, del propio Jefe del Regimiento (el RI25). Cuando conforma la Fuerza de Desembarco, se establece que esta tropa de Ejército tenía la misión de capturar al Gobernador, para lo cual debía desplazarse hasta ese lugar lo más adelante posible en la columna. Posteriormente, y ante un cambio de la misión que se impuso, tuvo que capturar el aeródromo de STANLEY lo antes posible, de forma tal que la pista quedara habilitada para que el grueso del RI 25 desembarcar en aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Lo que realmente me impresionó fue que el Señor Teniente Coronel ZEINELDIN (en na-




vegación y mientras coordinábamos nuestro esquema de maniobra en tierra), delante de los cuadros del Ejército y de Infantería de Marina que ambos comandaríamos en la operación, me dijo:

- "Mire SANTILLAN: esta es una operación anfibia; mis 25 hombres y yo tenemos la suerte de trabajar con ustedes. Como nosotros vamos en su formación, usted está a cargo de la vanguardia, no se haga ningún problema. A partir de este momento, nosotros también somos Infantes de Marina. Este plan es algo muy bien hecho; entre todos vamos a hacer que salga mejor todavía, así que usted mande sin dudarlo: somos un solo equipo".

Tal altura de espíritu me dejó de una pieza; no es en absoluto usual que un Señor Oficial Jefe de la FFAA proponga sin más entrar en combate a órdenes de un Jefe de menor jerarquía. Sin embargo, así lo hizo el Señor Teniente Coronel ZEINELDIN, con una calidad de soldado profesional que lo enalteció ante sus hombres y los míos. Por sobre cualquier otra consideración, primó en él la visión del conjunto y el éxito de la operación.

Volvamos a la bodega del tanque del BDT A.R.A. "SAN ANTONIO". Ya toda la Fuerza de Desembarco estaba ocupando sus VAOS. A las 0605 hs se apagaron las luces dela bodega. Se abrieron las compuertas de proa, a la vez que los enormes ventiladores se pusieron a funcionar: es que, al ponerse en marcha los motores de 21 vehículos anfibios, el ambiente de la bodega se tornaría irrespirable. Mi vehículo era el que estaba más a proa, es decir, dando frente a las fauces abiertas del BDT. La oscuridad seguía siendo total. Las luces de STANLEY comienzan a desfilar hacia babor dado que el buque inicia una caída a estribor para arribar a PLAYA ROJO, nuestra playa de desembarco. En la carta se la puede ubicar, es el sector SW de BAHIA YORKE, con una extensión de 300 metros.

A las 0610 hs, mis cuatro vehículos me informaban estar listos. Cada VAO levanta su rampa , la que es trincada. Recién en ese momento tuve la certeza de que estábamos lanzados y de que la Operación ROSARIO era irreversible. A las 0620 hs ordené condición ZULU, es




decir, cerrar las tapas y escotillas de los VAOS para el Movimiento Buque a Costa. Dentro del vehículo, mirando hacia popa vi a mi gente sentada y en silencio; cada uno tenía su FAL con ambas manos y vertical entre sus piernas.

Las armas pesadas estaban debajo de los bancos en el plan de VAO, junto a los cajones de munición de uso inmediato y las de reserva contra los mamparos del VAO, colgaba las mochilas,todo estaba teñido de rojo por la única mortecina luz interna del VAO. A esa altura ya es imposible hablar: el ruido del motor es ensordecedor; sólo tengo ligazón con el conductor (SSIM ITURRE) y con el operador de la estación de ametralladoras de 12,7 mm (SSIM MANRIQUE) a través del interfono.

De acuerdo a lo previsto, y siendo las 0622 hs, el TN ROSSI (desde el CIC del BDT) me ordena por radio:

- "Primera ola al agua".

No bien le ordené al conductor "¡Vamos", el VAO de un salto hacia adelante arrasó los diez metros que lo separaban de la proa abierta del BDT y se zambulló como un leviatán.

Cuando un VAO se larga al agua, se sumerge casi por completo, pero emerge pesadamente, flotando en forma increíble. Ya con el mando marino conectado, mi VAO 05 navega con un muy suave balanceo. Observo que no hay marejada y abro la tapa acorazada para mirar en la noche: estaba tan oscuro que apensa se distinguía el buque detrás mío y la playa, simplemente no estaba a la vista;el plan de desembarco prescribía que yo debía seguir la dirección del Jefe del SAN ANTONIO, navegando hacia una luz roja que, a 0600 hs los Buzos Tácticos habían instalado en PLAYA ROJO para orientarnos. Pero mi sorpresa fue mayúscula: ¡La luz roja no estaba en mi proa sino 45°a babor. Ello significaba que yo estaba navegando en una dirección errónea, con riesgo de dar contra una piedra que las cartas de navegación señalaban como peligro.

Pulsé el interruptor de mi radio y llamé al BDT:

-"Aquí primera ola; veo luz roja 45°a babor"




- "Primera ola, aquí SAN ANTONIO; ignore la luz roja; está mal ubicada. Lo tengo claramente en el radar. Siga ese rumbo y velocidad; ambos son correctos; Usted va bien en dirección a PLAYA ROJO".
- "Aquí primera ola, comprendido".

Las palabras del TN ROSSI me dieron tal tranquilidad que me dieron ganas de darle un premio.

Mi VAO 05 iba adelante; el 19 cincuenta metros atrás y a la derecha; el 07 cincuenta metros atrás y a la izquierda; el 10 cien metros detrás mío. La formación se mantenía impecable. A pesar de que aún era noche total, las masas oscuras de los vehículos se veían bastante bien, recortándose sobre el agua, algo clara por el reflejo del cielo.

El apuntador de la estación de armamento de mi VAO me dice que sobre la playa alcanzaba a ver unas máquinas viales como si estuvieran agrupadas; no veía tropa ni movimiento alguno. Lo que ocurre que observaba a través de su aparato de puntería de visión nocturna. El conductor del VAO manejaba con el torso fuera de su escotilla; de tanto en tanto, miraba a través de su periscopio infrarrojo para otear la playa.

- "Primera ola, aquí SAN ANTONIO"
-"Primera ola".
- "Caiga a babor 90º; está muy a la derecha.
- "Primera ola.

Toda la formación vira a la izquierda, navegando unos 100 metros. Luego el TN ROSSI me indica volver al rumbo anterior, es decir, al PLAYA ROJO.

Estando a unos 500 mts. de la playa (calculando el tiempo que habíamos navegado) sabía que me acercaba a la famosa roca sumergida.

- "Primera ola, aquí SAN ANTONIO"
- "Primera ola.
- Caiga 90°a estribor; lo voy a poner fuera del camino hacia la roca.
- Comprendido.

Los cuatro VAO viran a la derecha, haciendo unos 200 mts.; luego somos dirigidos otra vez a la playa, en franco rumbo sur. Me dice el




SAN ANTONIO:

- A partir de ahora va a tocar fondo en cualquier momento. Su rumbo y velocidad son correctos; va bien, informar cuando toque.
- Aquí primera ola, comprendido.

Aquí sentí una tremenda inquietud, que se repetiría otras tres veces, según relataré. Es que estábamos por desembarcar en una playa desconocida por primera vez, en noche total, con grandes posibilidades de que hubiese ROYAL MARINES esperándonos. Mirando la carta naútica, está señala que PLAYA ROJO es un sector de Bahía YORKE que se está "embancando gradualmente", pero ¿embancándose con arena o con fango?. Si es con arena,no hay problema; el VAO la transita bien. Pero si es fango suelto, no hay vehículo que lo pase. Dado el corto aviso para la operación no fue posible destacar una patrulla de reconocimiento anfibio que aclarara esa duda. ¿Qué pasaría si mi VAO se encajaba?. Pues debía informar al Comandante de la Fuerza de Desembarco (Señor Almirante BUSSER) para que el grueso de las tropas de Desembarco (Batallón de Infantería de Marina N°2) cambiaran de playa hacia la alternativa (ROJO1, al Este PUNTA YORKE).

No había dejado de pensar en estas posibilidades cuando las orugas del VAO tocan fondo, se sacude y arrasa casi a la misma velocidad. El conductor selecta marcha terrestre (Tracción a orugas) además de seguir propulsado por hidrojet.

El vehículo galopa sobre el fondo, a unos 15 Km/h. El corazón se me tranquilizó; el fondo era firme: se podía desembarcar sin problemas. Puse mi radio:

- SAN ANTONIO, aquí Primera Ola: he tocado fondo; es firme; el VAO se tiene bien; sigo hacia la playa.
- Aquí SAN ANTONIO, comprendido. Lo sigue la segunda ola a unos 400 mts. detrás.
- Aquí primera Ola; comprendido.

Cuando el TN ROSSI termina de hablar, mi VAO sale totalmente del agua: estábamos en MALVINAS. Manoteo la radio:

- SAN ANTONIO, aquí primera Ola. Estoy en PLAYA ROJO sin novedad. Levanté canal y paso al circuito de Fuerza de Desembarco.




- Aquí SAN ANTONIO; comprendido.

Me doy vuelta y le ordeno al Cabo AGUERO que me selecte la frecuencia que me enlazará con mi Comandante (CF WEINSTABL) y la de mi Unidad de Tareas ( mis cuatro VAOS)

Miro el reloj: 0630 hs. ¡Exactamente la hora H del día D, 2 de Abril de 1982.

El VAO comienza a trepar por la primer duna de arena blanca y sumamente suelta. Ordeno abrir las tapas y escotillas y apostar tiradores para repeler cualquier acción de enemigos emboscados.

Pero nadie nos tira. Recién ahora comienza a aclarar, pero era el crepúsculo naútico, apenas si se distingúía la línea del horizonte. Mi grupo, con sus 4 tractores en formación de rombo, ya estaba en tierra, avanzando hacia el Sur...sin oposición, lo que me extrañó. Debía seguir en su dirección hasta llegar a una huella que, doblando hacia la izquierda, me llevara al aeropuerto. En un momento dado, las orugas de mi tractor patinaron sin adherirse al suelo; por suerte, el conductor lo advierte; selecta primera velocidad y supera la zona de arena suelta. Informo al Batallón que había superado la primera línea de altura con arena suelta. Todavía no veía nada. Mi conductor, por el visor infrarrojo, divisó la huella y me informa. Ordeno pasar en formación de columna; mi VAO adelante, luego el del TCIM SCHWEIZER, después el del SSIM QUIROGA y luego el del Teniente Coronel ZEINELGIN. Mi apuntador de 12,7 mm seguía mirando por su alza nocturna pero sin divisar actividad enemiga.

Y aquí me inquieto por segunda vez: estando encolumnado en la huella (50 mts entre VAOS) observo que marchaba por un terreno malísimo, lleno de turbales y roca viva que amenazaban mi andar en especial, obligando a disminuir la velocidad.

También me preocupaba el escaso margen de maniobra disponible de unos 80 mts. de ancho en sensible orientación E-W con alturas a ambos costados: Posición ideal para que el enemigo nos batiera con armas antitanques con fuegos de flancos, mientras nosotros desfilábamos delante de ellos en columna, con poca velocidad y sin poder maniobrar... pero nadie nos tira.




Informo a mi Comandante sobre el terreno que transito, pero no me contesta. Yo lo oigo perfectamente, pero él a mí no.
Ordeno al Cabo AGUERO que me prepare un equipo portátil con la frecuencia del Batallón.;
Ya en esos momentos se veía algo: podía asegurar que esta piedra estaba más acá que aquélla. Calculaba estar a unos 500 mts. de la cabecera de la pista del aeropuerto, cuando el terreno se abre un poco; paso entonces a formación de cuña, con mi tractor adelante, dos atrás y a ambos costados y el que llevaba a la tropa del Ejército, siguiéndome unos 100 mts.detrás.
Al llegar atrás y a la izquierda una pequeña altura, diviso de pronto el aeropuerto (OBJETIVO DELTA). No me gustó nada lo que ví: la pista (reflejando como si estuviera mojado, el cielo dela madrugada) estaba totalmente obstruída por camiones, omnibus, máquinas viales, tambores de combustible, etc.. Informé al Batallón. Otra vez mi gran intranquilidad:a mi oblicuo derecho estaba CANOPUS HILL, una altura notable. Inteligencia nos había dicho que los ROYAL MARINES habían instalado una posición de armas automáticas en su cresta para proteger el aeropuerto. Nosotros estábamos perfectamente a su alcance. Si tenían ametralladoras 12,7 mm no había protección, salvo el cubrirnos detrás de una altura...no disponible en las cercanías.
Le ordené a mi apuntador de ametralladora 12,7 mm estuviera preparado para batir ese nido sobre CANOPUS HILL; con un zumbido la torre del VAO giró y llevó el cañón, me informa que está lista a hacer fuego y que no ve nada en la colina, excepto unos sacos de tierra apilados. Se ordenó no hacer fuego excepto que yo se lo indique.
A mis otros dos VAOS los hago cubrir con sus ametralladoras ambos lados de la pista y con los tiradores de cada vehículo, protegerse ante enemigos desmontados que se le pudieran acercar.
Detengo a mi tractor y observo en detalle con mis prismáticos: no veo movimiento ni tropas inglesas en posición. Estando listo a cubrir la entrada al aeropuerto, llamo por radio al Sr. TNCL ZEINELDIN y le indico la situación: se acerca en su VAO hasta unos 30 mts. de-




trás del mío, desembarca sus 25 hombres, los hace formar en cadena y avanzar hacia el objetivo. Cuando el personal del Ejército llega a los edificios de la Aeroestación sin recibir fuego informo de ello al Capitán de Fragata WEINSTABL que la tropa del RI25 estaba en el OBJETIVO DELTA sin novedad y que solicitaba autorización para movernos ahora con tres VAOS con 71 hombres. Para seguir hacia STANLEY desde el aeropuerto se toma un camino asfáltico (de una mano de ancho) que toma una franca dirección sur. Nace al lado de los edificios de la aeroestación y cruza un istmo de unos 500 metros de largo,verdadera lengua de tierra angosta (no más de 200 metros en su parte más ancha) que une la península sobre la que desembarcamos y la zona de campo abierto que abarca a STANLEY.
Durante el planeamiento habíamos bautizado a ese desfiladero como ZULU, y realmente preocupaba por cuanto constituía el único lugar donde bloquear eficazmente a la FD en su camino hacia el Oeste.
No es posible lanzar al agua los vehículos anfibios para vadear por el costado a esa lengua de tierra por cuanto a la derecha existía una laguna barrosa en lo que seguramente tendrían serios problemas. Intentarlo navegando a la izquierda , también quedaba fuera de la cuestión por cuanto esa caleta (parte de BAHIA ROMPIENTE) estaba plagada de algas que probablemente me dejaran fuera de servicios los VAOS. No nos quedaba otro recurso que, como toda vanguardia, estar preparados para eventualmente forzar el pasaje a través del istmo.
Por cuarta vez sentí nueva sensación de inquietud: con buena luz y observación, es un lugar ideal para detenernos, con poco espacio de maniobra y estando los argentinos obligados a pasar por esa lengua, era de esperar allí una fuerte oposición británica...pero yo no veía a nadie; tampoco era cuestión de subestimarlos. Tomé el micrófono de la radio:

- AZUL (Teniente de Corbeta SCHWEIZER) aquí ALBORADA (yo)
- ALBORADA
- Me largo a cruzar ZULU
- ALBORADA




El grupo de tiradores de AZUL se larga, con equipo liviano, y en formación de cadena, a la carrera cruzando la lengua de tierra. El VAO de SCHWEIZER lo sigue unos 50 mts. atrás. Los infantes de Marina, con un trote largo que me impresionó, se desplazaban a ambos lados del camino y su Jefe sobre el camino...buscando minas antitanques y antipersonal que, por Inteligencia, sabíamos que los ingleses tenían a su disposición. Mientras pasaban el istmo, los dos VAOS que estábamos detenidos con las armas listas a apoyarlos por el fuego ocupaban buenas posicones de tiro; nadie hablaba; observábamos un gallardo equipo que, buscando al oponente al mejor estilo, estaba listo a llevarse por delante la primera resistencia que se le opusiera. Pero llegó al otro lado sin oposición; el VAO del TCIM SCHWEIZ buscó una posición a cubiera, bajó rampa, recibió al grupo de tiradores,cerró la rampa y me informó estar listo a cubrir mi movimiento. Mis dos VAOS cruzaron el istmo a alta velocidad. Al llegar al otro extremo di parte al Batallón de mi posición y de que no había resistencia en ZULU, pero no pude establecer ligazón.
Ahora sí, PUERTO STANLEY era claramente visible al frente, en dirección decididamente Oeste, a unos 5.600 metros de mi posición.
El amplio espacio de maniobra me tranquilizó bastante, porque ya no tendría que pasar por lugares restringidos. Pero el terreno me causaría algunos problemas.
Por señales ordeno a mis tres VAOS formación en cadena: el del TCIM SCHWEIZER a la izquierda del camino, el mío sobre el camino y el del SSIM QUIROGA a la derecha; nos movemos a unos 20 Km/h, directamente a STANLEY. Hasta ahora, sin oposición. Luego de recorrer 2000 metros a una buena velocidad debo cambiar de formación: un puente de madera sobre un arroyo me obliga a cruzarlo en columna, como mi tractor estaba algo adelantado respecto del resto, lo cruzo primero y luego los otros dos. Una vez del otro lado ordeno otra vez en cadena.
No habíamos recorrido ni 500 mts. cuando oigo:
- ALBORADA, aquí AZUL. Me encajé en el turbal. Voy a tratar de salir




Miro atrás y a la izquierda y veo al VAO de SCHWEIZER, empantanado en barro suelto, largando trozos de tierra hacia atrás con las orugas y sacudiéndose desesperadamente.

- AZUL, aquí ALBORADA. No puedo detenerme a ayudarlo. El Batallón de Infantería de Marina N°2 ya está por cruzar el istmo. Yo sigo con el otro VAO. Alcánceme cuando pueda. Seguían ahora dos VAOS solamente. A poco andar, el camino hace una cuerva proveniendo a la izquierda y luego otra a la derecha.

Cuando salgo de esta última el VAO de la dercha (el del SSQUIROGA) se me adelanta unos 150 mts., por cuanto su ruta recta le permitió no perder velocidad. Hago señal de escalonarnos a la izquierda, con el VAO de QUIROGA adelante y a la derecha para cubrir la playa (que yo no tenía controlada) , mi VAO y atrás a la izquierda para observar el flanco izquierdo, que SCHWEIZER encajado me había dejado libre; en su dirección, una dorsal paralela al camino no me dejaba ver bien hacia el Sur. Al salir de la curva, veo una mancha amarilla sobre el camino y frente a las primeras casas de STANLEY. Detengo mi VAO y observo con prismáticos: era una máquina vial amarilla con ruedas, aparentemente bloqueando el camino y a unos 150 mts. de las primeras casas.

- NEGRO (SSIM QUIROGA) aquí ALBORADA, veo una máquina vial que bloquea el camino. Ese obstáculo debe estar reforzado con fuego. No la tope ni se acerque , puede estar minada o con trampas explosivas.

En ese momento, el TCIM SCHWEIZER me dice que había zafado del turbal y que se acercaba a alta velocidad por el camino. No alcancé a darle el comprendido.

A unos 50 mts. a la izquierda del VAO de QUIROGA veo una explosión de mortero o de arma antitanque (me dio la sensación que se trataba de un ejercicio en BATERIA; pero no: estaban tirando en serio).

- NEGRO aquí ALBORADA. Haga escape y métase en alguna cubierta. Lo apoyo. Aún no se había disipado el humo negro cuando, desde las casas blancas, de más a la derecha (en el borde de la localidad una ametralladora disparaba en series larguísimas con alta dosificación de munición trazadora). El haz de proyectile se dirige al VAO 07 (QUIROGA) y le da de lleno al escudo de proa. (Los rebotes me hi-




cieron acordar el efecto del agua que, saliendo de una manguera se disipa en el aires cuando una lava el radiadro de un auto). El VAO 07 se encabrita y, zigzagueando pronunciadamente, trata de salir de la zona batida mientras contestaba el fuego con una ametralladora 12,7 mm. Sus sonidos secos y su haz de trazadoras pegan con roncos ecos en el fente de la casa desde donde le hacen fuego. Las 12,7 del vehículo de SCHWEIZER y el mío, se unen disparando también en apoyo del 07.

Delante mío, y a unos 150 mts., una explosión de granada de fósforo blanco,incendiaria. Eso me indignó: si uno de esos proyectiles caía dentro de uno de mis VAOS, su dotación no tendría ninguna posibilidad de evitar graves quemaduras.

- AZUL aquí ALBORADA. Entre en posición su cañón sin retroceso y esté listo a apoyar con fuego a NEGRO.
- NEGRO aquí ALBORADA. Continúe neutralizando con su 12,7 a la ametralladora inglesa. Desmonte su gente y póngalos a cubierto. Ponga en posición su mortero de 81 mm y vea si puede destruir a la ametralladora. No exponga a su gente. No mate gente si no le tiran. Identifíquense blancos para que yo los bata.

Un último disparo de cohete o mortero inglés pica muy mal, a unos 200 mts. delante nuestro y muy a la izquierda, explotando sin preocuparnos, ahora nos hacen fuego con fusiles desde una casa blanca , chata, con techo rojo, a la izquierda del pueblo. Ordeno a SCHWEIZER ponder dos ametralladoras MAG en posición para batir la mitad derecha de las casas; la sección de tiradores, el sector izquierdo. Informo al CFIM WEINSTABL sobre la situación y mis intenciones. Me dice que se adelantaba hasta donde yo me encontraba para ver personalmente lo que ocurría.

- ALBORADA, aquí NEGRO. Veo gente que me tira desde la casa blanca a mi frente y fogonazos desde la casa con techo verde a dos aguas.
- NEGRO aquí ALBORADA. Haga reglaje con mortero de 81 sobre la casa blanca de donde le tiran. Pase eficacia; no más de tres proyectiles.




Suspenda cuando vea que no le tiran.

- AZUL aquí ALBORADA. Con su sección de tiradores y con su grupo de ametralladoras neutralice todo blanco que le haga fuego.
- ROJO (SSIM DI FILIPPO, Jefe de Cañones sin retroceso de 75 mm). Con un cañón quiero que neutralice los tiradores enemigos de la casa de techo verde a dos aguas. Quiero que tire con carga hueca para no producir esquirlas y que pegue en el entretecho; de esa forma no mata a nadie que esté en el interior de la casa.

Ahora, algunos tiradores ingleses hacían fuego esporádico desde las cuatro casas; sus tiros, si bien nos preocupaban eran altos y siempre ineficaces.

El cañón sin retroceso de DI FILIPPO entra en el juego con un bramido (que me llenó de tranquilidad) lanza su primer disparo...que pica corto para desazón de todos. El apuntador corrige y envía el segundo proyectil que pica justo donde se le había ordenado: el impacto sobre el frente de la casa es al que se ve en una cantidad de fotografías periodísticas. El dispositivo del personal del VAO 07 también apareció en publicaciones donde se ve claramente un mortero de 81 mm en posición. Ni bien se disipa el humo del impacto del cañón el SSQUIROGA, habiendo finalizado su reglaje, hace tres disparos de mortero sobre su blanco: el primero es largo y a la derecha (unos diez metros); el segundo pega en el vértice del techo de la casa, lanzando al aire una cantidad de escombros; el tercero, levanta una gran polvareda en el frente del edificio. Nadie nos hace fuego desde allí.

Aún tiran unos fusileros desde la casa chata con techo rojo. A ese lugar se dirige el fuego de cañón sin retroceso. Cuando hace su segundo disparo, (cuyo volido se ve claramente por el trazante de culote) que da sobre el techo,los ingleses arrojan una granada de humo violeta (nunca había visto ese color) y cesan de disparar.

En ese momento llega el Comandante del BIM2 . Lo impongo de la situación y me ordena:

- Mantenga su gente aquí como base de fuego listo a apoyarme. Voy a mandar la Compañía del TNIM DI PAOLA desmontado por la izquierda para que envuelva la posición de los ingleses y se meta en el pueblo.




Nuevamente algunos disparos desde la localidad que pasaron por arriba de nuestro grupo. Le ordeno a SCHWEIZER que abra fuego con sus tiradores y ametralladoras hasta silenciarlos. A poco, el enemigo deja de tirar. Unos veinte minutos más tarde, la Compañía DI PAOLA se introduce en STANLEY. Ordeno "EN ORDEN DE MARCHA". Toda mi gente, excitada por el corto combate, se lanza a embarcar en los VAOS. Avanzamos hacia STANLEY Al llegar a las primeras casas encontramos al lado de la casa con techo verde a dos aguas, un lanzacohetes de 84 mm marca CARL GUSTAV (el que nos disparó las granadas antitanques y la de fósforo blanco); un LAND ROVER con radio y bandas cargadas de ametralladora en el asiento delantero.

Pido novedades de personal y material:

Un herido leve en la mano izquierda (balazo que perforó la parte carnosa): Conscripto Clase 1962 HORACIO TELLO.

Munición consumida: menos del 5% .

Observando el tipo de armas con que nos hicieron fuego sacamos algunas conclusiones:

- Los ingleses cometieron el error de abrir el fuego cuando aún nos encontrábamos a unos 450/500 metros de ellos, es decir, demasiado lejos.
- Si hubieran retenido sus disparos hasta tenernos a 100 metros, seguramente nos hubieran infligido gran castigo.
- Cuando les hicimos fuego, con cañón sin retroceso de 75 mm, morteros de 81 mm, ametralladoras de 12,7 mm y 7,62 mm y unos cuarenta tiradores , suspendieron su acción (humo violeta) y se replegaron precipitadamente hacia el interior de STANLEY, abandonando sus armas. Es que detrás de la vanguardia, veían a un Batallón de IM mecanizado... y no es cuestión de dejarlos acercar mucho.

Al llegar a la entrada de STANLEY, nuestra tarea como Vanguardia había finalizado. Ahora nos transformábamos en EQUIPO DE CONEXION. Como tal, debíamos avanzar por el campo, dejando la localidad a nuestra derecha y unirnos a los Comandos Anfibios que estarían rodeando el Cuartel de los ROYAL MARINES. Una vez allí, les prestaríamos el apoyo necesario. Nos separamos del Batallón para ir entonces hacia donde estarían los Comandos Anfibios. Abandonamos el camino y, en formación de cuña, avanzamos a campo traviesa. A nuestra derecha y abajo, se veía todo PUERTO STANLEY, la BAHIA y la costa opuesta.




El terreno resultó ser nuestro gran adversario: el suelo era de roca puntiaguda, con lugares desolados sin piedra, pero con turbal cenagozo; en otras partes, había arroyitos con barrancos bastante difíciles. En vez de avanzar rápidamente como esperábamos, la velocidad no superaba la de un hombre al trote debido a lo difícil del suelo.

A poco andar uno de los VAOS me informa que, por un golpe contra una roca, había rajado el cárter de la caja final y perdería aceite; aún así, podía seguir con limitación.

Viendo que esta forma demoraba demasiado, decidí ir a la derecha hasta la localidad y bajar hasta el camino asfaltado que, bordeando BAHIA STANLEY, llevaba hasta el Cuartel de ROYAL MARINES. Lo hicimos.

Al llegar al pueblo pasamos entre el KING ESWARD MEMORIAL HOSPITAL a la derecha y la casa del Gobernador a la izquierda. Cuando doblé a la izquierda para tomar el camino asfaltado hacia el Oeste, alcancé a ver a tres ROYAL MARINES que se zambullían tras de unas empalizadas y hacia un pozo abierto, evidentemente, tratando de protegerse de nosotros, en la creencia de que les haríamos fuego.

Como mi misión era unirme a los Comandos Anfibios cuanto antes, informé lo observado al Batallón y continué la marcha sin detenerme.

A medida que dejábamos a la izquierda las últimas casas de STANLEY, vimos claramente a sus moradores que nos miraban desde atrás de sus ventanas. Un hombre nos saludó alzando su taza (de té, seguramente).

Mi gente estaba eufórica; todo iba bien hasta ahora.

Faltando unos 2 Km para llegar al Cuartel de los ROYAL MARINES (llamado MOODY BROOK) encontramos a los Comandos Anfibios que avanzaban en dirección a STANLEY. Me detengo; hablo con su Comandante, Señor Capitán de Corbeta de IM SANCHEZ SABAROTS; me dice que en MOODY BROOK no había nadie y que por eso no me había esperado y marchaba a STANLEY.

Le indico que había visto ROYAL MARINES en la Casa del Gobernador, nos damos la mano y continúo la marcha con mis tres VAOS.

Otro cambio de tarea. Ya no era necesario conectarme con los Comandos Anfibios en MOODY BROOK. Debía sobrepasar ese lugar para ocupar el APOSTADERO de la ROYAL NAVY (OBJETIVO NOVEMBER) y luego, la punta Oes-



te de la entrada a la Bahía de STANLEY (OBJETIVO ECHO OESTE).
Al llegar el ex- Cuartel de MOODY BROOK, veo la Bandera Argentina izada en el mástil de la plaza de armas inglesa. Mi gente, espontáneamente, aplaudió y lanzó alaridos de júbilo.
Me informa el tractor de la punta que el puente de madera (que había dentro del recinto del Cuartel y que salvaba el arroyo MOODY) tenía una voladura eléctrica preparada.
El puente fue bloqueado con piedras para evitar que alguien desaprensivamente lo cruzara, y marchamos aguas arriba del arroyo para buscar un punto de vadeo.
Lo encontramos luego de andar unos 300 metros en un terreno desastroso, todo turbal y piso anegado.
Cuando pasamos al otro lado, ya estábamos en la margen norte de la Bahía STANLEY. La carta señalaba un camino consolidado que, bordeando la Bahía, llevaba al apostadero. Pero el camino resultó peor de lo imaginado: era de pirca, sumamente irregulares y peligroso para las orugas de los vehículos anfibios. Pasé mi VAO a la cabeza, seguido por los otros dos, pero la velocidad sería de escasos 4/5 Km/h. A la izquierda, nos seguía una dorsal recta de unos 50 metros de alto y a 200 metros al Norte de nosotros. Aposté tiradores hacia la banda de babor para cubrir ese sector.
Cuando mi vehículo llega a DAIRY COVE (una caleta a mitad de camino hacia el apostadero), me llaman del Comando de la Fuerza de Desembarco:
- ALBORADA, aquí LAUREL. Deténgase en los lugares alcanzados. Delante suyo hay un grupo de ROYAL MARINES y de civiles armados que no han recibido la orden de rendirse. Va el helicóptero con el Capitán de Corbeta I.M. ROSCOE y el Jefe de los ROYAL MARINES a buscarlos y disponer su rendición. Evite bajas propias y del oponente. No se mueva hasta que se lo ordene.

Hago alto. Hago entrar en posición los morteros de 81 mm para disparar hacia el apostadero, de ser necesario; pongo dos ametralladoras para cubrir el camino hacia el Este. Ordeno a un grupo de tiradores que, con prismáticos suban hasta la cresta de la dorsal para ganar vista hacia




el Norte y Oeste para informarme de cualquier movimiento. Al resto del personal le ordeno permanecer a cubierto; autorizo a fumar de a dos hombres por vez. Es la primer pausa desde que amaneció. Miro el reloj: 1110 hs.

Con prismáticos alcanzo a ver a través de la Bahía, la ceremonia de cambio de pabellones (inglés por el argentino) en el ex-Secretariado Colonial. Hacia el Este veo tres HERCULES C-130 aterrizando en el aeropuerto, Dada la pausa, doy treinta minutos para comer la ración de combate. Sintonizo mi radio a transistores y lo escucho al CCIM GOUGH leyendo en perfecto inglés los comunicados del Comandante del TOM desde la radio de STANLEY. En ese momento tuve la certeza de que todo había sido un éxito. Al ver el pabellón argentino izado en lugar de la UNION JACK, todos estallamos en ¡VIVA LA PATRIA y aplausos frenéticos.

El VAO recuperador (que venía a reparar el vehículo mío que perdía aceite) cruza la bahía navegando en línea recta hacia nosotros. Por ese medio me entero de la muerte de mi compañero de la Escuela Naval, Capitán de Corbeta de IM PEDRO GIACHINO. Dije para mí un Padrenuestro y recordé el saludo de Pedro antes de embarcarme.

Me llaman del Comando de la Fuerza de Desembarco y me ordenan cruzar hacia el apostadero, pero con precaución. Al iniciar la marcha, el VAO 07 pierde una oruga. Me quedan dos vehículos. Ordeno lo siguiente:

- SCHWEIZER: Avance con la sección de tiradores, las ametralladoras y sus dos lanzacohetes; crucen en cadena desde aquí hasta aquellas alturas importantes al Este, a 1300 metros de este lugar. Yo los cubro con los morteros de 81 mm, los cañones sin retroceso de 75 mm y las dos ametralladoras 12,7 mm de los VAOS.

  Cuando llegué a la loma, ocupe posición allí; avíseme cuando esté listo, momento en que yo embarcaré las armas de mi base de fuego y me aproximaré con los VAOS hasta alcanzarlo. Luego repetiremos esta técnica de avance hasta llegar al Apostadero. Llévese una radio.

La maniobra es ejecutada por la gente de SCHWEIZER tan limpiamente que parecía un ejercicio en BATERIAS. Cuando su tropa alcanza su objetivo, me da el listo; embarco mis armas y me aproximo a él. En ese momento,




otra vez el Comando de la Fuerza de Desembarco:

- ALBORADA, aquí LAUREL. Llegue al Apostadero cuanto antes. Dado que ahora me urgían llegar al OBJETIVO NOVEMBER, le digo a SCHWEIZER:
- AZUL, aquí ALBORADA. Tenemos que llegar cuanto antes a NOVEMBER. Sé bien lo que le digo: hasta NOVEMBER, al frente, CARRERA MAR. Yo le sigo en vehículo por el camino al Norte de la dorsal.

Decirlo es fácil. El terreno por el que SCHWEIZER debía cruzar era totalmente rocoso, muy difícil de transitar...y más aún al trote. Veía cómo, aquí y allá, un hombre de SCHWEIZER se dspatarraba y caía al tropezar con alguna piedra, pero seguían adelante. Así le faltaban 600 metros de su objetivo. Con mis dos tractores me abrí un poco a la izquierda siguiendo una huella escarpada que, trepando la loma rocosa, llevaba al Apostadero.

Los dos VAOS llegan a la cresta de la altura antes de que la sección de TCIM alcanzara el límite Oeste del Apostadero. Como la gente que iba conmigo eran las dotaciones de las armas pesadas de apoyo, ordené que los dejaran en los VAOS, tomaran sus fusiles y desembarcaran. Una vez desmontados, entramos en posición en las alturas, protegiendo la irrupción de los tiradores en el OBJETIVO NOVEMBER. Una vez que éstas lo ocuparon, descendimos hacia el muelle de madera. En lo bajo tropecé y me esguincé el tobillo izquierdo (algo muy poco heroico, pero doloroso). Abajo me encuentro con SCHWEIZER y le ordeno:

- Conduzca una búsqueda minuciosa de todo el lugar, casa por casa, sótanos, entretechos, etc. Yo voy con un grupo hasta ECHO OESTE.

Me subo a mi VAO (me suben) y marchamos hacia la punta Oeste de la entrada de la Bahía. Adelante envié al personal de cañones, pero como tiradores, dejando sus armas pesadas a bordo. Ellos llegaron hasta un punto donde mi tractor no podía avanzar debido a las grandes rocas que desprendía el terreno.

Les ordeno seguir a pie y buscar en detalle no sólo entre las piedras, sino también observar si veía burbujas en el agua. Llegan en seguida a la punta. No había nadie.

Llamo por radio al Comando de la Fuerza de Desembarco e informo que los OBJETIVOS NOVEMBER y ECHO OESTE estaban en nuestro poder y sin novedad.




Cuando termino de hablar, el Suboficial DI FILIPPO vuelve de la punta y me muestra lo que encontró allí abandonado:

- Dos lanzacohetes MILAN antitanques cargados y listos a disparar
- Un estuche de mira nocturna
- Munición 7,62 en banda para ametralladora
- Cajas con munición 12,7 mm
- Cajas con explosivos
- Uniformes mimetizados.

Regreso al apostadero, dejando una patrulla con radio en la punta.

Me encuentro con el Teniente SCHWEIZER , quien me informa lo siguiente:

- No encontramos a nadie.
- La casa habitación tenía víveres en cantidad y había estado habitada recientemente.
- En un gran tinglado, material naval en cantidad y un LAND ROVER.
- Una casa con equipo de bombeo de combustible.
- Una lancha con motor fuera de borda y un bote de goma también con motor similar.
- Un cable eléctrico con detonadores en un largo de 80 metros, tendido en los pilotos del muelle de madera.

Informé todo ello al Comando de la Fuerza de Desembarco y se me comunicó que el Sr. Alte. BUSSER venía a este lugar para inspeccionarlo.

Se destacó seguridad local y mandé parte dela gente en descanso en un lugar a cubierto junto a un gran galpón.

El Alte. llegó 50 minutos después. Recorrió el lugar, nos hizo algunas preguntas y se retiró luego de ver el material que había encontrado mi patrulla.

Cuando recibo la orden de regresar para presentarme al Comando son las 1900 hs. Hago embarcar toda mi gente en los dos VAOS (uno había quedado con una orgua perdida en DAIRY COVE) y desando el camino. Ya era de noche, pero ordené no encender luces; los conductores emplearon el visor infrarrojo y los apuntadores de 12,7 mm sus miras nocturnas.

Al llegar donde estaba el tractor averiado hubo que esperar 20 minutos para que estuviera listo. Transferí la gente que le correspondía y reanudaron la marcha, con el VAO recuperador a la cola. No quise na-




vegar por la bahía (lo que me hubiera ahorrado unos 8 Km de difícil marcha) por cuanto el VAO 07 estaba bastante agujereado por las ametralladoras inglesas (conté 97 impactos).

Faltando 500 metros para MOODY BROOK destaqué una patrulla para ver qué había en ese lugar. Me informó que había personal del Ejército Argentino.

El resto de la marcha de regreso fue sin otra novedad.

Me presenté en el Comando de la Fuerza de Desembarco (que estaba en el Gimnasio). Allí otro oficial guió a mi gente a sus alojamientos. Se entregó un espectacular guiso de lentejas bien caliente, pan, naranjas, y agua fresca.

El Teniente de Navío de IM TUDURY me llevó al DING EDWARD MEMORIAL HOSPITAL. Allí me atendió el médico de mi Batallón (TFME MOLINA).

De regreso a donde estaba mi gente, charlé con ellos hasta cerca de las 2400 hs. La excitación y los relatos de todos no nos dejaba dormir. Me alojaron en el ex-salón del juzgado, donde dormimos en el suelo. Sólo se escuchaban los centinelas que, de a parejas, recorrían metódicamente el perímetro.

03 APR 82

Nos despertaron a las 0700 hs. Un buen jarro de café con leche, unas galletitas de la ración de combate. Nos embarcaron en unos VAOS que nos estaban esperando en la calle.

En 15 minutos llegamos al aeropuerto. Recién había aterrizado un HERCULES C-130 de la FAA; embarcamos en él. A mí me acomodaron en una confortable camilla.

Cuando el avión decoló, por las escasas ventanillas que tiene ese tipot de avión, echamos un ávido vistazo a NUESTRAS RECONQUISTADAS ISLAS MALVINAS. Sentí orgullo por la ARMADA ARGENTINA. Nuevamente, una misión había sido cumplida.

Nos recostamos contra algo y, a los quince minutos, todos dormíamos.